Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VII. Lwów, 1. lipca 1931. ZESZYT 10 (89)

NA PROGU DALSZEJ PRACY

Różnorodne myśli cisnęły się do głowy w przeddzień święta Związkowego.

Czy to życie tak szybko leci, czy człowiek tak źle orjentuje się w czasie? Czy też tempo nowoczesności żwawsze jest do życia i od sposobu obliczania mijanego czasu?

Jeszcze niedawno, wczoraj nieledwie stawiał Związek pierwsze kroki. Jeszcze w uszach żyje słowo „Reprezentacja", oznaczające dzisiejszy Zarząd Okręgu. Jeszcze młode i ożywione młodzieńczym impetem żyją u nas pierwsze „ogólne zebrania", na które jechało się z odległych nieraz stacyj po służbie wyczerpującej. Jeszcze nie scichło echo „ożywionych dyskusyj", gdy Zarząd kolejowy po raz pierwszy dobierał się i atakował główne prawa, zawarte w obowiązującej pragmatyce.

Dziś to, czy wczoraj objeżdżają starsi i wytrawniejsi koledzy środowiska prowincjonalne, by budować „koła miejscowe". Jak gorące buchają słowa, jak bluźniercze hasła buntu przeciw atakom na stan urzędniczy!

Dziś to, czy wczoraj?

Kiedy to właściwie odrodziło się „Czasopismo"? Czy naprawdę sześć lat minęło od ukazania się pierwszego zeszytu? Jeszcze nam pachnie farba drukarska pierwszego zeszytu, czytanego tchem jednym bezpośrednio po rozpakowaniu. Marzył nam się jakiś „renesans kolejnictwa". Boże, dostojny w wyrozumiałości, czy życie w ciągu tych lat dziesięciu, nie było czem innem, jak naigrywaniem się z „odrodzenia" w jakimkolwiek kierunku?

A Komańcza?

Przecież dopiero wczoraj ukończono pertraktacje o nabycie parceli. Przecież wczoraj prowadzono akcję cegiełkową i jakiś okólnik wysłano do instytucyj, które przyjść miały z pomocą pracownikowi umysłowemu kolei. Przecież wczoraj jeszcze, z trudem i nieopisanym nigdzie uporem, stawiano fundamenty. Jakaś uroczystość przy otwarciu, jakieś Władze i przemówienia. Jakiś zachwyt nad rzeczywistością dzieła, przedsięwziętego z zaparciem się oczywistem, a bohaterskiem.

Słowo ważne: Zarząd Główny.

Każdy powie: wiemy, pamiętamy.

Pamiętamy pierwszy adres: Studzienna ulica, nr. 4 we Lwowie. Wszak to nic innego, jak dworzec Podzamcze. Później dopiero zdobyliśmy się na lokal przy ul. Szumlańskich 17. Prawdziwy lokal, z urządzeniem, gazetami itp. Dziś mamy lokal przy Kętrzyńskiego 32. Czy łatwo było jednak zdobyć się na lokal, wysoki czynsz, umeblowanie? Sprawa pociągnęła za sobą kłopoty. Uchwał też było nie mało i posiedzeń.

A jakiś fundusz pośmiertny, pomoc prawna, jakieś dwudniowe posiedzenia, zjazdy doroczne, butne i buńczuczne, jakieś delegacje do ministerstwa.

Ministerstwo samo wreszcie nazwę swą zmieniło, a Związek żyje, stawia czyny, jak pomniki rozwoju. Żyje! Żyje!

Albo Liga Słowiańskich Urzędników kolejowych. Ten i ów starszy kolega pamięta przedwojenny stan tej sprawy. Zjazd w Pradze w 1910 roku. Później lata wojny, tułaczki. Liga powstaje z popiołów jak fenix. I znów zjazd ligowy w Pradze w 1929 roku, przystąpienie nasze do organizacji Ligi, potem przystąpienie Bułgarów. I znów dwa lata z okładem upływają naszej współpracy w Lidze.

Różnorodne myśli cisną się w przeddzień święta Związkowego. Następuje gorączkowa praca przygotowawcza Zarządów. Gdy w przeddzień uroczystości znaleźliśmy się na dworcu lwowskim w oczekiwaniu delegatów Ligi, gdy przeglądaliśmy jubileuszowe „Czasopismo" — okres dziesięcioletni stanął przed nami żywy i pełen młodzieńczych wspomnień. Powiedział wprawdzie pisarz pewien, że napływanie wspomnień, że przeglądanie w myśli ubiegłych wypadków jak ogniw różańca, jest pierwszym objawem starości, nasze jednak uroczystości były zaprzeczeniem tego założenia. Przecież dzisiejszy stan Związku porównać właśnie można do okresu młodzieńczego. Wynieśliśmy z życia

wiele doświadczeń, wiele chwil radosnych i chmurnych. Jako organizacji zrównoważonej i świadomej swych celów i środków do ich realizacji, trzeba nam było po upływie lat dziesięciu poświęcić wspomnieniom dzień jeden. Tylko poznanie przeszłości, surowa i wnikliwa ocena wypadków, pozwala na postawienie wniosków, jest nauką podstawową, z której korzysta się życie całe.

W kalejdoskopie uroczystości jubileuszowych, które przewidujący Zarząd Główny połączył z uroczystością objęcia przez Z. U. P. przewodnictwa Ligi Słow. Urzędników Kolej., przesunęło się dziesięć lat naszego życia.

Przeglądnęliśmy już „Czasopismo" jubileuszowe, zawierające interesującą historję Związku i środowisk organizacyjnych. Widzimy tam fotografje wydarzeń i ludzi. Pewnych osób niema już wśród nas, śmierć je zabrała. Niemniej jednak fotografje te żyją w nas, wplotły się w ogniwa naszego życia, są przykładami, które przyjdzie nam albo naśladować, albo wspominać w dalszej pracy Związkowej. Jubileuszowe „Czasopismo" trzeba staranniej niż inne, przechowywać, po dalszych zaś latach dziesięciu zestawić znów historję Związku. Uczyć się, wychowywać ludzi i organizację.

A teraz przejdziemy do kroniki święta organizacyjnego. Poniżej przedstawiamy je w porządku chronologicznym, odkładając ostatnie słowo na koniec artykułu.

* * *

UROCZYSTOŚĆ DZIESIĘCIOLECIA Z. U. P. i KONGRES LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKÓW KOLEJ.

(Dnia 23. maja 1931 r.)

Ostatnie promienie zachodzącego słońca ozłociły horyzont, gdy o godz. 18.47 zajechał pod halę dworca kolejowego we Lwowie pociąg Nr. 301/II. Na peronie obok salonu recepcyjnego rojno i gwarno. Oto brać kolejowa z pod znaku Z. U. P. zebrała się na powitanie dostojnych gości z zagranicy i drogich Kolegów, przybyłych z najodleglejszych krańców ziemi polskiej na wspólne **święto związkowe.** Wśród obecnych zauważyliśmy: konsula czechosłowackiej republiki p. Dr. **Jiraska**, prezesa „Ceskiej Besedy" p. **Distla, X. Dydaka Burica,** lektora języka serbsko— chorwackiego na uniwersytecie J. K., następnie przedstawiciela D. O, K. P. Lwów w osobie p. **Mgra Ernesta Urbanowskiego,** naczelnika Oddziału Ruchu kol. **Hofmokla**, zawiadowcę stacji Lwów kol. **Krechowskiego** z zastępcami, dalej **lwowskich członków Zarządu Głównego** „in corpore", **Zarząd Okręgowy i Zarząd Koła Miejscowego** w komplecie, w końcu sporą gromadę kolegów z rodzinami.

W momencie wjazdu pociągu pod halę, muzyka kolejowa ze Lwowa odegrała marsza powitalnego. Z wagonu wysiedli przybyli na kongres **przedstawiciele Czechosłowacji** w osobach kol. **Laurina** prezesa Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych, kol. **Famery,** sekretarza wspomnianej Ligi i kol. **Kucy,** członka Zarządu Ligi w otoczeniu kolegów z Katowic, Krakowa i Gdańska.

Koledzy — **delegaci Ligi z Jugosławji** nie zdążyli na czas do Pragi i zjawić się mieli we Lwowie dopiero dnia następnego.

Koledzy **z Bułgarji** z powodu zbyt krótkiego terminu przybyć niestety nie mogli.

Po ogólnem powitaniu całe towarzystwo przeszło do salonu recepcyjnego. Tutaj pierwszy przemówił kol. **Wacław Trześniowski,** witając miłych delegatów w polskiej stolicy kresowej. Na słowa powitania odpowiedział nie mniej serdecznie kol. prezes **Laurin,** orkiestra odegrała hymny narodowe, czechosłowacki i polski.

Wspólna fotografja przed frontem głównego dworca zakończyła tę niezapomnianą chwilę, poczem część kolegów wróciła do domu, część zaś udała się wraz z gośćmi do restauracji dworcowej, na wspólną kolację. Przy dźwiękach muzyki kolejowej z Zagórza, specjalnie przybyłej na naszą uroczystość, przeciągnęła się koleżeńska pogawędka do godz. 21.30, gdyż strudzeni podróżą koledzy i goście udali się na spoczynek, by nazajutrz stawić się do apelu.

(Dnia 24. maja 1931 r.)

Przybywających do Lwiego grodu poc. Nr. 203 kolegów **Jugosławian**, jak również poc. Nr. 425 **kolegów z Wielkopolski z prezesem Zarz. Okr. kol. Winterem** na czele oczekiwali na dworcu kol. **Segda, Łucek i Kulikowicz.** Kolegów Jugosłowian, którzy nie zdążyli na dzień 23. 5. do Lwowa, kol. Łucek odwiózł na kwaterę, zaś koledzy z Poznańskiego udali się do restauracji dworcowej na śniadanie, poczem po dokonanem zdjęciu fotograficznem przed frontem dworca, podążyli w kierunku kościoła św. Elżbiety, gdzie połączyli się z główną grupą.

W tym czasie uformował się przed lokalem związkowym pochód, który wyruszył przy dźwiękach orkiestry kolejowej do kościoła parafjalnego św. Elżbiety na mszę św. o godz. 9-tej. W pierwszym szeregu pochodu kroczyli koledzy Czesi, za nimi koledzy ze wszystkich dzielnic Polski wraz z rodzinami. Mszę św. celebrował ks. kanonik Adolf Sigmund. W czasie mszy św. śpiewał chór parafjalny przy współudziale kol. J. Geciowa.

Po mszy św. nastąpiła dwugodzinna przerwa, Prezydjum bowiem Zarządu Głównego Z. U. P. wraz z zagranicznemi uczestnikami Kongresu udało się na audjencje do **Pana Wojewody, i Dyrektora kolei.** Pozostający więc do dyspozycji czas koledzy różnie wykorzystali. Jedni wrócili do lokalu związkowego, by przepędzić go na miłej pogawędce, drudzy zwiedzali miasto, inni rozbiegli się do rodzin czy krewnych.

* * *

Imieniem nieobecnego P. Wojewody i Jego zastępcy przyjął delegację Ligi Dyrektor Departamentu Wojewódzkiego Pan **Dr. Kwaśniewski.** W dłuższej rozmowie, w której Reprezentant Województwa informował się najdokładniej o celach i pracach Ligi, zaznaczył, że poczynaniom naszym w tym kierunku gorąco należy przyklasnąć, wyraził nadzieję, iż rozpoczęta przez nas praca wyda bogate owoce na szczerym i jaknajszerszym terenie społecznym krajów reprezentowanych przez Delegatów Ligi.

Po wyczerpującej i w serdecznym oraz najżyczliwszym tonie utrzymanej wymianie myśli, Delegaci pożegnali Przedstawiciela Województwa, przyczem kolegów z Czechosłowacji i Jugosławji ujęła nadzwyczajna uprzejmość Reprezentanta najwyższej krajowej władzy we Lwowie.

O godzinie 11.30 delegaci jawili się u Pana Dyrektora **Kolei Inż. Pawła Prachtel - Morawiańskiego,** by najwyższemu zwierzchnikowi służbowemu człon-

ków Z. U. P. złożyć wyrazy czci — a serdeczne, koleżeńskie i braterskie pozdrowienia od rzesz kolejarskich z krajów w Lidze reprezentowanych.

Dla spraw naszego Związku zawsze życzliwy Dyr. Prachtel, znający dokładnie prace Związkowe, jak również obeznany z zadaniem Ligi zaznaczył również życzliwość dla Ligi i jej zamierzeń, dziękował za wyrażone Mu z dalekich krajów pozdrowienia i wyrazy czci, obiecując dotychczasową życzliwość utrzymać i na przyszłość.

Po opuszczeniu gabinetu Pana Dyrektora Kolei, Delegaci złożyli uszanowanie Panu Wicedyrektorowi *Drowi Świgostowi*, który również znalazł tylko najlepsze wyrazy życzliwości i gorącej zachęty do dalszej pracy na polu zespolenia myśli słowiańskiej i wymiany zdań w sprawach ściśle zawodowych.

O godz. 12.15 rozpoczęła się **uroczysta akademja.** Odświętnie przystrojona sala „Sokoła II" zapełniła się dostojnymi gośćmi i mnogą rzeszą kolegów z rodzinami. W pierwszych rzędach krzeseł zasiedli: dyrektor kolei Inż. **Paweł Prachtel - Morawiański** w towarzystwie wicedyrektorów Inż. **Janasa** i **Dra Świgosta,** zastępcy nacz. Wydz. **Mgr. Cramer, Mgr. Dąbrowicki** w zast. naczelnika Wydz. Osob. **Mgra Płanety,** wiceprezydent miasta **Irzyk, Ks. kanonik Sigmund, Ks. Buric, sekretarz konsulatu** C. S .R: p. **Dr. Rojicek,** przewodnicząca Stowarzyszenia Pracowniczek Kolejowych „Samopomoc" p. **Winnicka,** koledzy - goście, a za nimi nasi koledzy, wśród których nie brakło weteranów ruchu związkowego.

Wśród podniosłego nastroju pierwszy przemówił prezes Zarz. Gł. kol. **Trześniowski,** kreśląc w barwnych słowach wartość dzisiejszego święta, cel i znaczenie Związku Umysł. Pracowników Kolejowych na tle ruchu zawodowego w odrodzonej Ojczyźnie, dalej historję powstania Ligi Słow. Urzędn. kolej .W końcu odczytał telegram od Przewodniczącego Związku bułgarskiego kol. Brajkowa.

Następny mówca, Dyrektor kolei Inż. **Prachtel - Morawiański** złożył serdeczną gratulację z powodu tak pomyślnych wyników dotychczasowej pracy i życzył powodzenia w poczynaniach na przyszłość, podkreślając przytem, że zna doskonale dotychczasową owocną działalność Związku.

Potem przemawiali: P. Wiceprezydent **Irzyk** w imieniu Prezydjum miasta, kol. **Laurin** imieniem Ligi Słow., kol. **Obad,** w im. Związku jugosłowiańskiego, kol: **Kuca** im. Związku czechosłowackiego.

Z kolei kol. Segda odczytał telegramy do **Pana Prezydenta Rzeczpospolitej, Ministrów Komunikacji Czechosłowacji, Jugosławji i Polski,** oraz **Generalnego Dyrektora Kolei w Bułgarji,** poczem na trybunę wstąpił kol. Varhely, który imieniem wszystkich Okręgów Z. U. P. podziękował Zarządowi Głównemu za jego dotychczasowe trudy. Mówca skreślił następnie w barwnych słowach ideologję byłego Związku Urzędników b. Galicji i jego sukcesora w osobie Z. U. P. Dłuższe wspomnienie poświęcił kol. Varhely powstałemu w r. 1917 r: **Komitetowi Narodowemu Kolejowców Polaków.**

Wreszcie kol. **Krupski** dziękował Zarządowi Głównemu w imieniu wszystkich Kół za 10-cioletnią troskliwą opiekę, przypominając, iż czas walki nie minął.

Podpisywanie pamiątkowego albumu i wspólna fotografja zakończyły tę podniosłą uroczystość, poczem nastąpiła przerwa obiadowa. W czasie przerw między poszczególnemi przemówieniami przygrywała orkiestra kolejowa.

* * *

Zgodnie z programem, wspólny obiad odbył się w salach hotelu krakowskiego. Przy ustawionych w podkowę stołach zasiedli: wicedyrektorzy Dr. Świgost i Inż Janas, naczelnik Wydz. Mgr. Górski, zast. nacz. Wydz. Mgr. Cramer, Mgr. Dąbrowiecki, Dr. Rojicek, Ks. Burić, koledzy - delegaci Ligi, a za nimi około 80-ciu kolegów, niektórzy z Paniami. Toasty w czasie obiadu wygłosili: kol. Trześniowski, Lurin, Otto, Varhely, Dr. Świgost, i kol. Obad.

Nastrój na sali panował serdeczny, do czego w znacznej mierze przyczynili się kol. Otto i Szczurek.

* * *

O godz. 17.40 nastąpiło w sali „Sokoła II" uroczyste otwarcie **Kongresu Ligi Słow. Urzędn. Kolej.** Przy stole prezydjalnym zajęli miejsca: kol. **Czesi, Jugosłowianie,** z Polaków zaś: kol. **Trześniowski, Varhely** i **Segda.** Na wstępie kol. prezes **Laurin** wygłosił przemówienie powitalne, w którem przedstawił genezę powstania Ligi i sprawę przewodnictwa w Lidze. Mowę swoją zakończył życzeniem osiągnięcia lepszych wyników w pracy Ligi.

Uczestnicy Kongresu uchwalili na wniosek kol. prezesa Trześniowskiego wysłać pismo gratulacyjne do Pragi na ręce p. **Dra Jana Pospisila,** wielce zasłużonego orędownika Ligi. Zkolei sekretarz Ligi kol. **Famera** odczytał obszerny i wszechstronnie opracowany referat o działalności Ligi w ubiegłem trzechleciu, a Kol. Laurin prosił pozostałych kolegów - delegatów o udzielenie absolutorjum z działalności.

Wniosek w powyższej sprawie jednomyślnie przyjęto i udzielono absolutorjum ustępującemu Zarządowi.

Kol. Trześniowski obrazując prace Ligi z punktu widzenia Z. U. P., podniósł nieocenione na tem polu zasługi kol: Laurina i Famery. Odpowiedział kol. Laurin, dziękując za uznanie. Na tem zamknięto pierwszą część Kongresu.

* * *

O godz. 18.30 rozpoczęło się w sali własnej, przystrojonej chorągwiami 4-ch państw słowiańskich, **plenarne posiedzenie Zarządu Głównego.**

Porządek dzienny tego — rzec można — **historycznego** posiedzenia obejmował następujące punkty: zagajenie — przyjęcie porządku dziennego — odczytanie I-go protokołu Zarządu Głównego z przed lat 10 — wyznaczenie Delegatów do Prezydjum Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych — preliminarz Ligi na lat 3 — rezolucja w sprawie obniżki płac — wnioski i zapytania.

Posiedzenie zagaił, jak również przewodniczył kol.**Gulda,** sekretarzował kol. **Łucek.**

Na wstępie kol. **Rudnicki** podziękował obecnym za wyrazy współczucia, okazanego mu w czasie choroby.

Proponowany porządek dzienny przyjęto bez zmian.

Przy p. 3-im porz. dzien. kol. Łucek odczytał protokół z I-go posiedzenia Zarządu Głównego w dniu ... 10 kwietnia 1921 r.

Przy p. 4-ym porz. dzien. po dłuższej i ożywionej dyskusji postanowiono wysunąć kandydatury kol. **Trześniowskiego i Segdy** na członków Zarz. Ligi, zaś kol. **Varhely'ego** i **Gądka** na zastępców.

Prezes kol. Trześniowski referował budżet Ligi, który przypuszczalnie należy ustalić na 600 zł. rocznie.

W sprawie tekstu rezolucji uchwalono na wniosek kol. **Dutki** wybrać specjalną komisję w składzie: kol.**Baumöhla, Trześniowskiego i Varhely'ego,** która zajmie się opracowaniem tekstu rezolucji.

Przy p. 7-ym porz. dzien. załatwiono trzy drobniejsze sprawy natury administracyjnej.

Na wniosek kol. **Gamskiego** zgotowano wielce zasłużonemu prezesowi jubilatowi kol. Waismanowi serdeczną owację, poczem przewodniczący zamknął o godzinie 21-ej to historyczne posiedzenie.

Dla upamiętnienia tak niezwykłego i złotemi zgłoskami w kronice naszego Związku i Ligi zapisanego zdarzenia, odbyła się w sali „Sokoła II" wieczornica. Przy dźwiękach kapeli z Zagórza tańczono ochoczo pod przewodnictwem kol. **Wł. Sawczaka** do godz. 4-tej. Wytworne towarzystwo i serdeczny, niemal rodzinny nastrój sprawiły, iż zabawa ta pozostawiła po sobie niezatarte wspomnienie kilku mile spędzonych godzin.

(25-go maja 1931 r.)

Według programu Kongresu rozpoczęto obrady o godzinie 10-tej. Na wstępie zabrał głos przedstawiciel urzędników kolejowych Jugosławji, Kol. **Soklic** i podkreślił motywy **odstąpienia przez Jugosławję przewodnictwa Ligi słowiańskich urzędników kolejowych na rzecz Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych** we Lwowie.

Przewodniczący Ligi Kol. **Laurin** przystępując do wyboru **nowego Zarządu Ligi,** wyjaśnił, że **Prezydjum Ligi musi składać się z członków, zamieszkałych w siedzibie Związku,** który ma objąć przewodnictwo Ligi.

Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych we Lwowie zaproponował do Prezydjum Ligi 4 delegatów, a mianowicie: Trześniowskiego Wacława (Lwów), Segdę Włodzimierza (Lwów), Varhelego Włodzimierza (Katowice), Gądka Stanisława (Kraków). Na propozycję dotychczasowego Przewodniczącego Ligi uchwalono głosować jawnie i przez aklamację.

Na **Przewodniczącego Ligi** wybrano **kol. Trześniowskiego Wacława,** na **zastępcę Kol. Varhelego Włodzimierza,** na **sekretarza Kol. Segdę Włodzimierza, na zastępcę sekretarza kol. Gądka Stanisława.**

Kol. Trześniowski obejmując przewodnictwo od Kol. Laurina, podziękował Kol. z Jugosławji za powierzenie Polsce przewodnictwa Ligi, a równocześnie złożył przyrzeczenie, że dołoży starań, by tę ogólno - słowiańską organizację urzędników kolejowych poprowadzić ku jej dalszemu świetlanemu rozwojowi.

Następnie uchwalono jednogłośnie, iż **na każdy 1000. członków** Związku urzędników kolejowych poszczególnych krajów przypada **po 2 delegatów na Kongres Ligi,** z tem jednak, że każde w Lidze reprezentowane państwo musi posiadać **najmniej 2 delegatów.**

W sprawie przyjęcia dalszych Związków urzędników kolejowych do Ligi postanowiono i uchwalono, aby podania w tym kierunku były jeszcze przed skierowaniem do Zarządu Ligi zaopinjowane przez Związki, do Ligi należące, przyjęcia zaś do Ligi załatwia ostatecznie Kongres Ligi.

Przy ustaleniu programu pracy na okres 3-letni, podkreślono zkolei głównie samowystarczalność państw słowiańskich i polecono Zarządowi Ligi wszcząć agitację w sprawie pokrywania zapotrzebowania krajów Ligą objętych wyłącznie u państw słowiańskich. Kol. Trześniowski wyraził życzenie, by w tym przedmiocie wypowiadały się częściej organy prasy związkowej, z drugiej zaś strony pisma te winny łagodzić wzgl. wyjaśniać antagonizmy, zbyt pochopnie podsycane przez niektóre odłamy prasy codziennej.

Kol. Laurin poruszył sprawę wolnych przejazdów nietylko dla pracowników w czynnej służbie, ale również dla członków ich rodzin wzgl. emerytów, jak uregulowano to już między Czechosłowacją a Królestwami Jugosławji i Bułgarji.

Kol. Laurin zaprosił następnie Związek umysłowych pracowników kolejowych we Lwowie na uroczystość **25-letniego jubileuszu „Spolku stredoskolskych uredniku zeleznicnich",** która to uroczystość odbędzie się w roku 1932 w Pradze.

Przedstawiciel Jugosławji, centralny inspektor kol. **Obad** podniósł myśl **stworzenia funduszu na budowę sanatorjum nad Adrjatykiem dla członków Ligi.** Kol. Trześniowski podejmując tę koncepcję, postawił propozycję **dobrowolnego opodatkowania się na ten cel,** każdego członka Związków, należących do Ligi, a w szczególności po 2 centy amerykańskie miesięcznie (około 20 groszy). Kol. Trześniowski wyraził przytem nadzieję, że przy poparciu tak poszczególnych członków jako też Władz, sprawa musi się udać i powstanie wielkie dzieło, mające służyć dobru naszych kolegów i ich rodzin — jako dojrzały owoc zbratania się słowiańskiej inteligencji kolejowej.

Uchwały co do opodatkowania się polecono przeprowadzić Zarządom Głównym Związków, znajdujących się w Lidze.

Dalej poruszono sprawę aktów Ligi z tem, iż ustępujący Zarząd winien przekazać odbierającemu Zarządowi wszelkie akta i książki, celem podtrzymania ciągłości prac Ligi.

Po zakończeniu obrad przewodniczący podziękował delegatom za poniesione trudy prosząc równocześnie o poparcie nowego Zarządu we wszystkich jego poczynaniach.

Po obradach w salach Związku, delegaci udali się na wspólny obiad do hotelu Krakowskiego. Po obiedzie zwiedzono Panoramę Racławicką, a wieczorne przedstawienie w Teatrze Wielkim zakończyło uroczystość na terenie Lwowa, skąd wieczorem o godzinie 23 min 45 nastąpił odjazd do Warszawy wagonem, przez Ministerstwo Komunikacji specjalnie do dyspozycji Ligi przeznaczonym. Z ramienia Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych wyjechali do Warszawy w charakterze Zarządu Ligi słowiańskich urzędników kolejowych Koledzy: Trześniowski, Varhely, Segda i Łucek — zaś z delegatów zagranicznych Koledzy: Laurin, Famera, Kuca, Obad i Soklic.

(26-go maja 1931 r.)

O godzinie 8 min. 29 delegaci Ligi przybyli do Warszawy. Na dworcu głównym oczekiwał delegację **radca Ministerstwa Komunikacji** p. **Jerzy Grabiański.** Według ustalonego programu miało nastąpić:

1. Złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza o godz. 10 min. 30.
2. Audjencja u Prezydenta Rady Ministrów, p. W. Sławka o godz: 12 min. 20.
3. Audjencja u Ministra Komunikacji, p. inż. Kühna o godz. 13 min. 20.
4. Obiad, wydany przez Ministerstwo Komunikacji.
5. Zwiedzanie Miasta.
6. Teatr.
7. Odjazd do Częstochowy.

Serdeczność przyjęcia drogich nam gości przeniosła się w całej pełni z lwowskiego terenu do Warszawy. Niezmordowany przyjaciel związkowy p. Jerzy Grabiański poruszył i przygotował wszystko, aby nadać przyjęciu znamię wyjątkowej godności i ważności. Punktualnie o godz. 10 min. 30 jawili się przedstawiciele wojskowości przy grobie Nieznanego Żołnierza, by towarzyszyć delegatom Ligi słowiańskich urzędników kolejowych przy złożeniu wieńca. Wieniec przepiękny, o szarfach z napisem: „Liga słowiańskich urzędników kolejowych Bułgarja, Czechosłowacja, Jugosławja, Polska" — złożył na grobie Nieznanego Żołnierza Sekretarz Ligi kol. Segda Włodzimierz mając po lewej stronie byłego Prezesa Ligi kol. Laurina, po prawej zaś obecnego Prezesa Ligi kol. Trześniowskiego.

Po uroczystem złożeniu wieńca nastąpiło wpisanie się do książki pamiątkowej.

O godzinie 12 min. 20 jawiła się delegacja Ligi w ilości 9 członków w **pałacu Rady Ministrów,** gdzie

natychmiast została przyjęta przez **Prezydenta Ministrów p. Sławka.** Przemówił kol. Trześniowski, składając wyrazy Czci i Hołdu p. Prezydentowi Rady Ministrów. Posłuchanie trwało 20. min.

Serdeczność, uprzejmość i życzliwość p. Premiera, z jaką przyjął delegatów Ligi, wywarła nadzwyczajne wrażenie na zagranicznych delegatach P. Premier okazał dużo zainteresowania celami Ligi i wyraził radość, że urzędnicy kolejowi, ta silna rodzina, zrzeszona w Lidze, zaciśnięte przez stworzenie Ligi węzły z wielką rodziną słowiańską. Przyobiecawszy pod każdym względem swe poparcie Lidze, P. Premier zainteresował się bardzo **zamierzoną budową domu zdrowia nad Adrjatykiem** i życzył Związkowi Umysłowych Pracowników Kolejowych powodzenia w kierownictwie Ligą w okresie trzechlecia pracy.

Po posłuchaniu u P. Premiera — delegacja zwiedziła osobliwości pałacu Rady Ministrów, a w szczególności salę obrad Rady Ministrów.

O godzinie 13.20 delegacja Ligi jawiła się na posłuchaniu u **Ministra komunikacji p. inż. A. Kühna.** Audjencja ta trwała 25 minut. Przemówił kol. Trześniowski, podkreślając cele Ligi, zaś kolega Laurin w imieniu urzędników kolejowych Czechosłowacji i jako były przewodniczący Ligi złożył gorące podziękowanie Panu Ministrowi za nader życzliwe traktowanie spraw Ligi.

Kol. Trześniowski poruszył następnie sprawę **biletów wolnej jazdy** dla pracowników kolejowych i ich rodzin wszystkich państw zrzeszonych w Lidze słowiańskich urzędników kolejowych, na co otrzymał przyrzeczenie, iż rzecz ta będzie przychylnie rozpatrzona.

Jak wielką życzliwość p. Minister Komunikacji okazał delegacji Ligi, dowodem fakt, że zarządził przyjęcie dla Delegatów Ligi w salach restauracji Bouqueta.

Po audjencjach delegaci udali się na wspólny obiad wydany przez Ministerstwo komunikacji. Funkcje gospodarza spełniał radca ministerstwa, p. Jerzy Grabiański. Po obiedzie delegacja była podejmowana w prywatnem mieszkaniu p. radcy Grabiańskiego przy ul. Miedzianej 4 — czarną kawą.

Należy podkreślić na tem miejscu serdeczność i życzliwość p. Grabiańskiego, który na terenie Warszawy przygotował program uroczystości we wszystkich szczegółach, za co składamy Mu nasze najgorętsze podziękowanie.

O godzinie 18 delegaci zwiedzili ogród Łazienkowski, a wieczór spędzili w teatrze „Morskie Oko".

Wspólna kolacja zakończyła uroczystości dnia 26 maja, poczem nastąpił odjazd do Częstochowy celem zwiedzenia klasztoru.

Podnieść również wypada, że delegaci Czechosłowacji i Jugosławji złożyli podczas wspólnej kolacji kwotę 500 dinarów i 300 koron czeskich, zaś kol. Varhely 20 zł. jako **zaczątek na fundusz budowy** domu zdrowia nad Adrjatykiem.

(Dnia 27. maja 1931 r.)

Delegaci Ligi zwiedzili klasztor i kaplicę Cudownej **Matki Boskiej Częstochowskiej,** ślubując u stóp Tej, która obroniła Naród polski przed napadami Szwedów, że przy Lidze trwać będą i wytrwają, a zanosząc modły, prosili błogosławieństwa dla prac i zamierzeń Ligi.

O godzinie 10.30 nastąpił odjazd delegacji Ligi do Katowic na serdeczne zaproszenie Okręgowego Zarządu Związku w Katowicach.

Niezmordowany i Związkowi ZUP. całkowicie oddany kol. Varhely, potrafił pospiesznie przygotować posłuchanie tak u **Prezesa Dyrekcji p. Inż. Niebieszczańskiego,** jak u **wiceprezesa** i **zarazem naszego członka p. Żmurki.** Serdeczność i życzliwość cechowały wspomniane przyjęcie, na którem zapewniono poparcie prac i dążeń Ligi.

Po posłuchaniach, co trwało około godziny, udano się na wspólny obiad do restauracji kolejowej.

Po obiedzie zwiedzano szczegółowo gmach województwa Śląskiego, muzeum śląskie, wystawę religijną oraz Targi Katowickie.

O godzinie 21.21 nastąpił odjazd delegatów Czechosłowacji do Pragi.

Na zaproszenie zarządu okręgowego ZUP. w Poznaniu koledzy Jugosłowianie wyjechali do Poznania, zaś koledzy lwowscy opuścili o godzinie 21.34 Katowice w powrotnej drodze do Lwowa.

Niechaj odruchowe rozrzewnienie, jakie towarzyszyło wzajemnemu pożegnaniu delegatów, będzie wyrazem serdecznej więzi, łączącej narazie urzędników kolejowych w Lidze.

* * *

Całokształt dwudniowego obrazu Zjazdu nie byłby kompletny, gdybyśmy pominęli pewien drobny szczegół. Najdłużej zabawili w Lwim grodzie **koledzy z Wielkopolski.** Zupełnie zresztą słusznie. Pokonali niemałe trudności, by przybyć w pokaźnej liczbie 35 osób, celem poznania bohaterskiego miasta. Dzięki uprzejmości i życzliwemu ustosunkowaniu się do naszego Związku **kustosza Miejskiego Muzeum Przemysłu Artystycznego** p. **Henryka Cieśli** i przy jego pomocy, kol. Wielkopolanie zwiedzili w drugim dniu pobytu bezcenne wprost zbiory wspomnianego muzeum, część Miejskiej Galerji Obrazów, katedrę ormiańską, kościół OO. Dominikanów, cerkiew wołoską, następnie w towarzystwie jednego z lwowskich kolegów cmentarz łyczakowski, w szczególności „Obrońców Lwowa", dalej wnętrze nowego uniwersytetu i politechniki, nie mówiąc już o panoramie racławickiej i kopcu Unji Lubelskiej. Tak więc trud ich i poświęcenie sowicie opłaciły się. Odjeżdżających poc. Nr. 410 żegnali na dworcu kol. **Krechowski i Kulikowicz.**

* * *

Należy wkońcu nadmienić, iż zarówno obchód Dziesięciolecia Związku, jakoteż Kongres Ligi zawdzięczają swoje powodzenie w dużej mierze kol. *Stanisławowi Łucekowi,* gospodarzowi Zjazdu, którego znakomity zmysł organizacyjny i ofiarny trud wycisnęły silne piętno na obu wspomnianych uroczystościach Związkowych.

* * *

Tak spędziliśmy dni na pograniczu lat dziesięciu.

A co pozostaje nam na przyszłość?!

Przedewszystkiem nauka, że stare opowiadanie biblijne o jednym pręcie, który można złamać i o naręczu prętów, które opierają się sile, nie straciło dotychczas swej pouczającej aktualności. Więc

łączyć się! Łączyć się! ŁĄCZYĆ SIĘ!

Więc oddawać organizacji całe swe zainteresowanie. Nie rozgoryczać się ciężką sytuacją materjalną jednostki i społeczności urzędniczej, czy ogólnej. Narzekanie, jałowe jęczenie i rezygnacja jeszcze niczego nie zbudowały, dużo natomiast zepsuły.

Trzeba pamiętać, że organizacja Z. U. P. ze skromnych początków rozrosła się dzięki wspólnym wysiłkom. Wysiłek ten zmniejszyć się nie może. Skierować się on powinien do dalszych prac dla organizacji. Obojętne, czy będzie to praca w Kole, Okręgu, czy innej jednostce Związkowej, czy też praca nad

jednaniem nowych członków, czy zachęcaniem ospałych i obojętnych.

Ze względów od pracownika niezależnych, Kolejnictwo polskie nie zdołało dotychczas ujednostajnić się, uregulować pracę. Każda dziedzina zawodowa jest nieuregulowana, a nawet głosów brak, zachęcających do ustalenia stosunków i do przystąpienia do systematycznej pracy. Rzekoma genjalność ludzi lubiących ciągłe zmiany i skłonnych do eksperymentów, zapewne czas dłuższy pozostawi w chaosie sprawy ważne dla pracownika i dla interesów kolejnictwa. Ale przyjść wreszcie musi czas reakcji. Możliwe, że on jest bliższy, niż myślimy. Wtedy ukształtuje się nowa pragmatyka, nowa systemizacja stanowisk. Wtedy zapewne i zasadnicze wykształcenie stanie się podstawą do określenia zdrowego wzajemnego stosunku zarządu kolejowego i pracownika.

Ale, by w tym momencie stać się czynnikiem współpracującym, pracownik umysłowy musi swe siły oddać organizacji, która zjednoczy siły poszczególnych członków i na zewnątrz wystąpić będzie mogła solidarnie i skutecznie. Interes przeto zawodowy winien być także zachętą do wspólnej pracy.

Związek w latach najbliższych załatwić musi szereg spraw wewnętrznych. Będzie to sprawa Hallerowa, bardziej żywy, niż dotychczas kontakt ze społeczeństwem przez zwracanie się do prasy codziennej, a wreszcie rozbudowa pracy spółdzielczej, samopomocowej i oświatowo-kulturalnej.

Nie małe także obowiązki wypływają z objęcia przewodnictwa Ligi Słowiańskich Urzędn. Kolejowych. Pomijając działalność propagandystyczną w kraju, wysiłek znaczny poświęcić trzeba zbliżeniu należących do Ligi organizacyj. Stan spraw zawodowych we wszytkich prawie państwach należących do Ligi, niezmiernie zainteresuje naszych Kolegów, a przez porównanie da możność wyciągnięcia wniosku odnośnie spraw krajowych.

Z powyższych pobieżnych słów — wymagających rozszerzenia w szeregu artykułów — okazuje się, iż nadchodzące lata pracy Związkowej, które rozpoczynamy niniejszym zeszytem, ciężkie będą i wymagające wysiłków, pracy i najszerzej pojętej współpracy.

Zarząd Główny zdaje sobie sprawę z czekających go zadań i do pracy przystępuje ochotnie i z ufnością. Towarzyszy jej bowiem nie nadzieja, lecz pewność, że pracownik umysłowy kolei, który tyle entuzjazmu włożył w pracę organizacyjną na każdem polu, w obliczu ważnych zadań tem energiczniej odda się działalności dla dobra Państwa, Słowiańszczyzny i Związku.

Telegram, nadesłany przez Kolegów - Jugosłowian do Zarz. Gł. Z. U, P. po odbytym Kongresie Ligi we Lwowie kolej. we Lwowie - w polskim przekładzie.

Zebrzydowice.

Najserdecznijsza cześć za braterskie przyjęcie na ziemi polskiej i okazanie braterskiej miłości z okazji pobytu naszego w Waszej Ojczyźnie, szczególnie cześć braciom z Krakowa, Lwowa, Warszawy, Poznania i Katowic. Jugosłowianie: OBAD, SEKLIC.

Telegram do Kongresu Ligi Słowiańskich Urzędników kolej: we Lwowie - w polskim przekładzie.

BELGRAD.

Za przysłane pozdrowienia najserdeczniej dziękuję.
Minister Komunikacji: RADIVOJEVIC.

SOFJA.

Dziękuję serdecznie za pozdrowienia z Kongresu i życzę Wam owocnej pracy.
Minister bułgarskich kolei, poczt i telegrafów:
STEINOFF

LIGA SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKOW KOLEJ.

Kongres Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych, jaki odbył się we Lwowie w dniach od 23—25 maja b. r., włożył na Z. U. P. zaszczytne, choć zarazem ciężkie zadanie do spełnienia, bo oddał Związkowi kierownictwo Ligi na trzechlecie 1931—1934.

Składając w nasze ręce przewodnictwo, a temsamem i przyszłe losy Ligi, Koledzy z Bułgarji, Czechosłowacji i Jugosławji okazali wiele zaufania i wiary w siły polskiej inteligencji kolejowej, w jej sprawność organizacyjną, chęci i umiejętność pracy.

Liga, której podwaliny położono przed niespełna czterema laty, to najdroższa latorośl kolejarskiej rodziny słowiańskiej, jej umiłowanie, czego z lekkiem sercem nie oddaje się komukolwiek. Wybrano nas, myśmy przyjęli obowiązek, lecz czy mu podołamy, wzgl. odpowiemy nadziejom w nas położonym, czy rozwiniemy te pęcze na piękny i barwny kwiat, lub może w rękach Z. U. P. będzie on żółknąć i więdnąć?!...

Koledzy! Od Was i tylko od Was zależy, by pierwszy ten egzamin na szerokim terenie Ligi wypadł jaknajpomyślniej, aby dzieło powierzone naszej pieczy w najlepszej wierze i dla najpiękniejszych celów poczęte, wzrosło, wzmogło się i rozkwitło.

Obejmując przewodnictwo Ligi, dumni z okazazanego zaufania, żywiliśmy głębokie przeświadczenie, że wspólna praca i myśl życzliwa oraz ukochanie idei Ligi doda sił do wywiązania się z trudnego obowiązku.

Ideę Ligi trzeba nietylko poznać, zrozumieć, ale i oddać się jej szczerze, z przekonaniem. Czyż może być piękniejszy cel, jak zbratanie się dalekich, mową różnych, lecz słowiańskiem sercem jednakich szeregów pracowników skrzydlatego koła? Nierozłącznie związani z sobą wstęgami stalowych pręgów, zwanych szynami, stale w kontakcie służbowym pozostając, czyż nie powinniśmy poznać się bliżej, zaznajomić z obopólnym sposobem myślenia pojęciami, tłumaczyć nawzajem wiele pozornych jedynie różnic, a zbliżać się i zapalać poczucie braterstwa?

Tem przedewszystkiem utrzymamy i wznowimy Ligę: szczerem uczuciem i przejęciem się Jej ideą. Wlejemy zdrowe i do rozkwitu prowadzące soki w roślinę razem zasadzoną.

Ze wszech stron gromadzą się i jednoczą ci, którzy od wieków uznawali i uważają za cel istnienia: tępienie słowiańskiego ducha, niszczenie jego dorobku, rozgromienie dóbr. Przez długie wieki umiano Słowian dzielić i kłócić między sobą, by, niemogąc zupełnie wyniszczyć, nie dopuścić do rozwoju zdrowej, jasnej duszy słowiańskiej, utrzymać Słowianina na najniższym szczeblu dobrobytu i kultury, o ile nie udawało się mieć go w całkowitej niewoli.

Najpiękniejszym wynikiem ostatniej wojny było wyzwolenie Słowian. Dziś wszyscy już jesteśmy panami własnych domów, sami musimy myśleć o sobie, pracować nad sobą i za siebie! I dlatego to teraz najodpowiedniejsza pora do odnowienia poczucia jedności i braterstwa, do jaknajsilniejszego skojarzenia dusz słowiańskich w jedną wielką, jednolitym duchem owianą gromadę.

We wszystkich też Państwach Ligi nawiązują się coraz gęstsze i mocniejsze nici między pobratymczemi narodami, wszędzie powstają związki, zrzeszenia, towarzystwa, w których ludzie dobrej woli i rozumiejący duchową potęgą Słowiańszczyzny pracują właśnie nad tem, co postawiła sobie za cel Liga Słowiańskich Urzędników Kolejowych.

Z dumą należy zaznaczyć, iż pierwsi my, urzędnicy kolejowi z wykształceniem średniem, stanęliśmy na platformie zogniskowania wszystkiej braci tak, że jako Liga jesteśmy dzisiaj w słowiańszczyźnie jedynym zespołem z pomiędzy istniejących dotychczas, jednoczącym kolegów z Bułgarji, Czechosłowacji, Jugosławji i Polski. Co prawda skromny to, bo tylko 12 tysięczny huf, ale zwarty i twardy!

Niech z ust owych 12 tysięcy płyną słowa zachęty i dobrej wiary, a przejmą je z czasem nowe tysiące, dalsze kohorty dla potęgi słowiańskiej. Z małego początku poczynały się nieraz olbrzymie rzeczy. Może i nam przeznaczono być pierwszą cegiełką potężnego kiedyś i mającego światu imponować dzieła... To nie są rojenia — w myśli tej tkwi wiele prawdopodobieństwa i możliwości, starajmy się jednak, aby cegiełka była twarda, odporna i nie dała się niczem rozkruszyć.

Związek nasz przejmując przewodnictwo Ligi z doświadczonych i wytrawnych rąk dotychczasowych jej kierowników kolegów Czechosłowaków, stojąc przy sterze na najbliższe trzy lata, będzie — wierzymy w to mocno — sternikiem czujnym i dobrym, nie pozwoli jej rozbić się ni uszkodzić, a owszem odda łódź Ligi wzmocnioną i wzbogaconą wspólną pracą trzyletnią następcom. Kolegom zaś pragnęlibyśmy, prócz ugruntowania w nich samej idei Ligi, dać i realne korzyści.

Liga mianowicie wszczęła starania w kierunku zdobycia kart wolnej jazdy na kolejach wszystkich Państw Ligi nietylko dla czynnych pracowników kolejowych ale i dla ich rodzin. Jest to rzecz bardzo ważna i ogromnie ułatwiająca nawzajem poznanie krajów Ligi i ludzi drogą bezpośredniej wymiany myśli, zadzierżgnięcia węzłów przyjaźni także wśród rodzin członków Ligi.

Umowę taką dzięki pracy Ligi w tym kierunku zawarto już między Bułgarją, Jugosławią i Czechosłowacją. Dążeniem naszem jest rozszerzenie jej również na Polskę. Prawdziwie życzliwy dla poczynań Ligi Pan Minister Komunikacji Inż. A. Kühn zainteresował się tą sprawą na audjencji dnia 26 maja b. r. i przyrzekł najżyczliwsze poparcie.

Druga praca, którą Związek Z. U. P. postanowił i musi wykonać w najbliższem trzechleciu, to plan budowy wspólnego domu Ligi nad morzem Adrjatyckiem na wybrzeżu Jugosłowiańskiem.

Powiedzieliśmy: musi i tak — Związek Z. U. P. musi rzecz doprowadzić do skutku, to winno się stać punktem jego organizacyjnej ambicji, by oddając po trzech latach przewodnictwo Ligi, przekazał również do użytku członków Ligi dom własny nad modrem Jadranem, który świadczyć będzie o zdolnościach i twórczej pracy Polaków!

Sprawa napozór trudna, a jednak przy dobrej woli i zrozumieniu celu faktycznie łatwa. Co jest nieprawdopodobnem dla jednostki, to dla zbiorowiska, przejętego dobremi chęciami, przedstawia się wykonalnem bez wysiłków.

Kongres Ligi postanowił na nasz wniosek odnieść się do wszystkich Związków, zrzeszonych w Lidze, z wezwaniem, aby **każdy członek opodatkował się dobrowolnie malutką kwotą 20 groszy** miesięcznie **na wspólny dom nad morzem Adrjatyckiem.** Jeżeli wpłaci się tę daninę pilnie i regularnie, powstanie w ciągu trzech lat tak znaczny fundusz, że można będzie rozpocząć budowę, a przy pomocy subwencyj, których nam chyba żadne z Państw nie odmówi, stworzymy dzieło piękne i pożyteczne.

Dom, który dawałby gościnę członkom Ligi i ich rodzinom w czasie od maja do końca września każdego roku, byłby wspólną własnością Związków należących do Ligi z tem, iż do dyspozycji poszczególnych Związków przypadałaby ilość pokoi w stosunku do kwot wpłaconych na budowę.

Koledzy! Nie skąpmy 20 groszy miesięcznie, lecz i pozatem gromadźmy przy każdej sposobności choćby najdrobniejsze kwoty na dom Ligi. Pamiętajmy, że każdy grosz — to cząstka jednego pokoju więcej, który przypadnie nam w udziale.

Zdobywszy wolne karty, mając własny dach nad głową nad przepięknem morzem południowem wśród serdecznych Braci Jugosławian — jak łatwo będzie niejednemu poratować zdrowie własne i najbliższych, dać nieraz warunki leczenia, o których dziś nie możemy ani marzyć.

Razem koledzy! Grosz do grosza i jeszcze do tego grosz znowu, a wspólną wolą i wysiłkiem postawimy tam, pod zbawczem słońcem południa, rzecz piękną, potrzebną i **naszą!**

Niech nikt nie uchyli się od tego obowiązku niech każdy skwapliwie znosi swój grosz do wspólnej kalety, niech zachęca innych, pobudza, gromadzi fundusze.

Od dnia 1 lipca b. r. zaczniemy zbierać przy wypłacie poborów miesięcznych **20 groszową daninę.** Niech nikt z kolegów nie czeka na wezwanie, a każdy sam niechaj zgłasza się z 20 groszówką do wyznaczoczonego skarbnika.

Zebrane pieniądze lokuje się tak w Bułgarji jak w Czechosłowacji i Jugosławji oraz w Polsce na osobne książeczki Kasy Oszczędności.

My mamy już taką książeczkę i złożyliśmy na nią w pierwszej chwili z ofiar członków Kongresu 180 zł. Oby za tą cyfrą stanęło w szeregu jak najwięcej.... znaczków „O“!

Zamierzenia nasze musimy wprowadzić w czyn. Niech przed waszemi oczyma stanie już dziś obraz domu Ligowego, ubrany w dzień otwarcia flagami Państw Ligi, wśród których najpoważniej trzepotać bę-

dzie na wietrze biało-czerwona flaga nasza, polska flaga tych, którzy wspólny dom słowiańskiego urzędnika kolejowego zaprojektowali i stworzyli.

Niechaj żyje Liga Słowiańskich Urzędników Kolejowych.

Budujmy własny dom nad Jadranem.

ODEZWA

KOCHANI BRACIA -- SŁOWIANIE I KOLEDZY.

Z woli Waszej Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych we Lwowie przyjął przewodnictwo Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych na okres 3-letni. Pojmując nadto dobrze ogrom obowiązku, który obecny Zarząd na siebie przyjął, a chcąc sprostać temu obowiązkowi w całej pełni i rozpiętości — zwracamy się do Was, drodzy Koledzy, z usilną prośbą o poparcie dążeń i zamierzeń Zarządu Ligi przy wypełnianiu nałożonego nań obowiązku.

Ufni w Waszą pomoc moralną, przystępujemy do wykonania nałożonych na nas obowiązków z usilną wiarą, że uda się wspólnie pokonać siłami wszystkiej Braci Słowiańskiej, siłami twardej Braci Kolejarskiej, nawet największe trudności.

Za pierwsze i najważniejsze prace Ligi Słowiańskiej uważamy:

1) Dalsze zacieśnienie węzłów Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych.

2) Wspólnota pracy.

3) Ulgi przejazdowe dla członków i ich rodzin.

4) Sanatorjum Ligi nad Adrjatykiem, którego budowę ze wspólnych wkładek uchwalono na Kongresie Ligi.

Program, którego wykonanie należy do nas wszystkich.

Zatem zespólmy nasze siły i dajmy Lidze to, co Ona od nas wyczekuje.

Za Zarząd Ligi Słow. Urzęd. Kolej.

Prezes:
TRZEŚNIOWSKI WACŁAW.

Sekretarz:
SEGDA WŁODZIMIERZ.

NASTROJE i UCHWAŁY
JAKO AKCJA PRZECIW REDUKCJI PŁAC

Wysoce interesującem musi być obecnie stanowisko, jakie poszczególne Związki kolejarzy i innych funkcjonarjuszy państw. zajęły wobec obniżenia pracownikom państwowym poborów o 15 proc. z dniem 1 maja br. Wyrazem zewnętrznym w tym kierunku są artykuły kolejarskiej prasy zawodowej lub też uchwały Związków kolejowych w danym przedmiocie, oraz uchwały i wywody organów prasowych zrzeszeń pracowników państw. wogóle.

Zaprezentujemy dotyczące opinje począwszy od „*Łącznika*", organu *Związku urzędników kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej*. Ta bowiem organizacja kolejowców ma podobno pozostawać pod dużym wpływem czynników, zbliżonych do panującego regimu rządowego, jak to zresztą twierdzi publicznie „Kolejarz Związkowiec" chociażby w artykule „Obłudne lamenty" w Nr. 16 tego pisma z 1 czerwca br.

Otóż „Łącznik" w Nr. 15-ym z 21-go maja 1931 przedrukowuje rezolucję, uchwaloną przez plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Z. U. K. (t. zw. „Żuka") w dniach 16 i 17 maja rb. w Warszawie, w której, jak w zwierciedle, odbijają się nastroje i zapatrywania zrzeszonych w Z. U. K. kolejarzy na redukcję płac pracowniczych.

W omawianej rezolucji powiedziano m. i. dosłownie:

„wielkie i powszechne *rozgoryczenie i oburzenie* ogółu pracowników kolejowych z racji obniżki poborów jest zupełnie uzasadnione".

A następnie po wykazaniu w uchwale wadliwej polityki finansowo-gospodarczej i inwestycyjnej Ministerstwa Kom., taka konkluzja:

„wobec tego *ogół urzędników kolejowych nie może uznać, aby obniżka poborów w stosunku do personelu kolejowego była wywołana koniecznością państwową*, oraz aby obniżka ta była aktem wyłącznie o charakterze gospodarczym".

Zaś dalej:

„plenarne posiedzenie Zarządu Głównego stwierdza, że zastosowanie wobec personelu kolejowego, a szczególniej wobec urzędników kolejowych obniżki poborów jest aktem niczem nieuzasadnionym, nieprzemyślanym i mogącym przynieść najgorsze następstwa".

Dlatego rezolucja Z. U. K. żąda ostatecznie *przywrócenia 15 proc. dodatku do poborów*, twierdząc, iż pokrycie dla tego wydatku leży w możliwościach budżetu P. K. P.

Jak zatem widzimy, nawet Z. U. K. wystąpił z bardzo energicznym protestem przeciw redukcji płac.

Przejdźmy do *Zjednoczenia Kolejowców Polskich*, t. zw. Z. K. P. Tutaj pominiemy niemniej silną i stanowczą rezolucję protestacyjną tak poważnego zrzeszenie odnośnie obniżki poborów, a wskażemy na wielce charakterystyczną krótką uwagę, umieszczoną dużym i tłustym drukiem na czołowej kolumnie „*Głosu Kolejowca*" Nr. 16 z 1 czerwca 1931.

Uwaga brzmi:

„*Najpewniejszą ostoją Państwa jest sprawiedliwość społeczna. W imię tej sprawiedliwości domagamy się przywrócenia 15 proc. dodatku*".

Powyższa uwaga mówi sama za siebie i nie potrzebuje żadnych komentarzy.

Co się tyczy *Zawodowego Związku Kolejarzy Rzeczypospolitej Polskiej (Z. Z. K.)*, to ten może najenergiczniej przeciwstawił się w szeregu uchwał swojego Zarządu Głównego i artykułów w „*Kolejarzu Związkowcu*" restrykcji uposażeń, uzasadniając całą niesłuszność tego zarządzenia i krzywdę pracowniczą.

Znamiennym jednakże przedstawia się stosunek obydwu ostatnio wspomnianych Związków do *uprzywilejowanego stanowiska zawodowych oficerów i podoficerów* na punkcie kwestji płac.

„Głos Kolejowca" pisze w szczególności, że „oszczędzenie i ocalenie budżetów oraz kieszeni oficerskich było zupełnie usprawiedliwione, jeśli Państwo chce mieć w armji dobrą, intensywną, owocną pracę fachową" i t. d.

„Kolejarz Związkowiec" zaś powiada:

„pracownicy państwowi nie mają powodu żywić urazy do wojskowych z powodu tego, co zaszło, gdyż wojskowi — a w każdym razie ich przygniatająca większość — nie mają nic wspólnego z tem wszystkiem. Nie wolno bowiem iść na rękę jakiejś takiej polityce, którąby dla jakichś utajonych, swoich własnych celów i rachub chciała może kopać przepaść między pracownikami i wogóle ludnością a wojskowymi".

Należy podkreślić *słuszność tych wywodów* obu wyżej wymienionych organów prasy pracowniczej, jakkolwiek *nierównomierne potraktowanie funkcjonarjuszów państwowych, cywilnych i wojskowych,* pod względem redukcji poborów — *nie posiada prawnego uzasadnienia.* Bo istotnie wojskowi nie są tu winni, iż niespodziewanie postanowiono interpretować rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 kwietnia 1931 o redukcji poborów w sposób, stwarzający *podwójną miarę* w postępowaniu z pracownikami państwowymi w tem samem państwie.

Ale od dawna *ciężkie życie codzienne uderza z jednakową siłą we wszystkich,* w wojskowych i w tzw. „cywilów"; skoro więc w miarodajnych sferach uznano, że *obniżka pensyj oficerskich o 15 proc. naruszyłaby konieczne minimum egzystencji* oficerów, to dlaczego nie stosuje się tego argumentu do *kolejarzy, sędziów, pocztowców, profesorów, nauczycieli??....*

Wszak praca dla Państwa w tych zawodach jest *nie mniej ciężką, odpowiedzialną oraz wysoko kwalifikowaną,* a na wypadek — nie daj Boże — wybuchu wojny, *zarówno cywil jak wojskowy musi złożyć ofiarę krwi* w obronie Ojczyzny. A chyba żołądki cywilów nie są o 15 proc. wzgl. o 10 proc. mniejsze od żołądków osób wojskowych, ani też rozliczne troski i kłopoty życiowe nie przytłaczają o 15 proc. mniej cywilnych niżli wojskowych.

Przeciwnie — skutkiem przyznania oficerom od dnia 1 sierpnia 1926 „dodatków funkcyjnych" (nawiasem mówiąc, ogromnie nierównych w różnych stopniach oficerskich) *pensje ich przedstawiają się znacznie lepiej od płac funkcjonarjuszy państwowych w cywilu,* która to różnica wyjdzie tem jaskrawiej, jeśli się zestawi te płace już po uwzględnieniu 15 proc. względnie 5 proc. obniżki poborów cywilnych pracowników i wojskowych.

Parę takich cyfrowych, wielce wymownych przykładów, przytoczył „Kolejarz Związkowiec", a mianowicie:

a) IV grupa uposażeniowa.

Funkcjonarjusz cywilny (np. dyrektor departamentu, dyrektor D. O. K. P. i t.d.) obecnie 690 zł.

generał brygady (zaliczony do IV. grupy, podczas gdy generał dywizji jest w III.) 1.056 zł.

b) VI. grupa uposażeniowa.

funkcjonarjusz cywilny (np. radca ministerjalny) obecnie 406 zł.

major (zaliczony do VI gr.) *594 zł.*

c) VIII grupa uposażeniowa:

funkcjonarjusz cywilny (asesor, nauczyciel szkół średnich i t. p.) *255 zł.*

porucznik zaś (zaliczony do grupy VIII.) *343 zł.*

W grupie np. X. ta różnica w uposażeniu między pracownikiem cywilnym, a zaliczonym tu *sierżantem* wynosi *52 zł,* itd. itd.

Jak tedy widzimy, istnieje *znaczna rozpiętość między płacami pracowników cywilnych, a wojskowych,* obok dużej rozpiętości w płacach samych wojskowych.

A jakże odnoszą się do omawianego zagadnienia redukcji uposażeń inni pracownicy państwowi, nie-kolejarze?

Zatem *„Przegląd Pedagogiczny"*, organ *Towarzystwa nauczycieli szkół średnich i wyższych,* zamieszcza w Nr. 18 znamienny artykuł, ilustrujący nastroje wśród tych sfer. „Przegląd" stwierdza:

„Redukcja poborów, dokonana z dnia na dzień w wysokości, przekraczającej wszelkie oczekiwania, obniżka skromnych płac, *wywołała burzę i falę rozgoryczenia wśród nauczycielstwa, zrzeszonego w T. N. S. W.* Wzburzenie wzrasta z dnia na dzień, mimo, że T. N. S. W. nigdy nie było organizacją, któraby cele poprawy bytu, cele o charakterze ekonomicznym, wysuwała na pierwszy plan swej działalności."

„Przegląd Pedagogiczny" zwraca dalej uwagę, że rozgoryczenie potęguje jeszcze fakt nierównomierności traktowania różnych kategoryj pracowników państwowych, jak np. obniżenie poborów wojskowym tylko o 5 procent i to dopiero od 1-go czerwca. *Rozgoryczenie to „odbiera nam ochotę do pracy i osłabia jej skuteczność"* — pisze organ T. N. S. W.

Zgromadzenie urzędników, członków warszawskich Kół *Stowarzyszenia Urzędników Państwowych* (S. U. P.) Rzpltej Polskiej, powzięło uchwałę, domagającą się jak najrychlejszego *cofnięcia* zarządzenia rządu, obniżającego pobory o 15 procent i protestującą *przeciwko pogorszeniu pragmatyki służbowej i ustawy dyscyplinarnej,* a to w kierunku większego jeszcze uzależnienia urzędnika od władz przełożonych.

W powyższej uchwale mieści się następnie takie twierdzenie:

„Hasło do powszechnego zmniejszenia płac w instytucjach publicznych i prywatnych wpłynęło na pogorszenie położenia wszystkich warstw ludności i kraju przez zmniejszenie konsumcji na rynku wewnętrznym".

Również *Związek sędziów i prokuratorów* powziął bardzo ważną rezolucję w kwestji obniżenia płac. Rezolucja zawiera w sobie m. in. *obawę a zarazem przestrogę w odniesieniu do losów sądownictwa w Polsce przy materjalnem pokrzywdzeniu stanu sędziowskiego.*

A nawet inklinujący politycznie od jakiegoś czasu do t. zw. sanacji *„Głos Nauczycielski"*, centralny organ *Związku nauczycielstwa polskiego,* roi się od wcale krytycznie nastawionych artykułów na temat redukcji uposażeń, drukowanych w tym tygodniku w dziale „Trybuna Związkowa".

Jednem słowem, jak daleko i szeroko rozlewa się to wielkie morze pracownicze, ujęte w zwarte brzegi szeregu Związków zawodowych, wszędzie widać i słychać *coraz to piętrzące się fale i pomruk niezadowolenia, goryczy i wyrzutów.*

A gdy dodamy do tych arcyprzykrych doświadczeń materjalnych idące z niemi w parze różnorodne przykrości *moralne*, wynikające przedewszystkiem z *niedostatecznie zagwarantowanych praw pracowników państwowych*, opartych niestety na dopuszczających giętką interpretację paragrafach pragmatyk służbowych — *to dola urzędnika w Polsce* jest w takich warunkach marnej naogół wegetacji.. *opłakana i beznadziejna!*

Nic też dziwnego, że wobec tak *niespodziewanego ciosu 15-to procentowej obniżki poborów*, który nastąpił za 19 dni po uchwaleniu przez ciała ustawodawcze w budżecie Państwa na rok 1931—1932 uposażeń w dotychczasowym wymiarze — *musiał ukazać się „List otwarty do Rządu i społeczeństwa"*, wskazujący na wprost *katastrofalne znaczenie decyzji Rządu*.

Wspomniany list podpisały *bezwzględnie wszystkie organizacje pracowników państwowych*.

Czy i jakie będą następstwa tej na szeroką skalę zakrojonej akcji protestacyjnej, niewiadomo — pewnem jest tylko, iż narazie padły ze *sfer oficjalnych* zapowiedzi *masowej redukcji urzędników*.

Oto pierwsza i wcale rychła odpowiedź na rozpaczliwy protest rzeszy pracowniczej!

OSTATECZNA PAUPERYZACJA URZĘDNIKA

Zarządzenie Rady Ministrów o obniżce poborów o 15 procent jest straszliwym ciosem zadanym znienacka urzędnikom państwowym, tem zaś większym, iż **rząd nie przygotował** pracowników na to, co ich czeka i że obniżono pobory bez względu na ich wysokość i grupy uposażenia.

Rodzina urzędnicza, wegetująca dotychczas, łatająca dziury w budżecie pożyczkami, nieraz lichwiarskiemi, ratami, spłatami itd. itd., stoczyła się teraz na dno nędzy, z której już dziś niektóre jednostki szukają wyjścia przez.. śmierć.

Ruina urzędników, inteligencji urzędniczej, to jednak niepomyślny symptom dla przyszłości Państwa. Urzędnik bowiem — to podpora państwowości, jej ostoja, a pod względem gospodarczym jedyny dotąd czynnik, który podtrzymywał od ostatecznej upadłości szereg firm handlowych. Swoją lichą pensyjką płacił sam podatki i ratował jak mógł, zamierające życie gospodarcze. On jeden był możliwie najsumienniejszym odbiorcą handlowym.

A tymczasem — po obniżce poborów — dają się zauważyć coraz groźniejsze wahania w kierunku upadłości. Wszak urzędnik pieniędzy nie połykał, ale puszczając je w kurs, ożywiał życie przemysłowe i handlowe, umożliwiał wypłacalność firm, spłatę podatków i t.d.

Najfatalniej dla Państwa przedstawia się atoli ostateczna pauperyzacja urzędnika, który dziś nie będzie w stanie oddać swych dzieci do szkół, a nawet do rzemiosła! Bo i to kosztuje — dziecko ubrać trzeba i zaopatrzyć.

Nie będziemy wyliczać rozlicznych ujemnych i brzemiennych w następstwa skutków redukcji płac. Na innem miejscu niejednokrotnie wskazywano na konieczność oszczędzania w młodem Państwie, w każdym zaś razie niedobrze działają dziś na mentalność mas i urzędników fotografje z przyjęć urzędowych w o kresie biedy i nędzy.

Jeszcze jedno zastanawia! Przywrócenie częściowe pod różnemi pozorami dodatków wojsku i policji.

Przypuszczamy, że urzędnicy państwowi mają taki sam żołądek, identyczne potrzeby życiowe i intelektualne, co wojsko i policja, a jeśli chodzi o niebezpieczeństwo i narażenie życia, to specjalnie kolejarze, czy w czasie pokoju czy wojnie pełnią zawsze jedną z najodpowiedzialniejszych służb w państwie. Zdaje się jednak, że nawet i wyjątkowe warunki pracy nie zasłużyły na uwzględnienie, skoro tylko wojsko i policję traktuje się odrębnie.

Ustawicznie wzrastająca drożyzna, co stwierdza t. zw. „Urząd statystyczny". jest drugim ważnym czynnikiem, szarpiącym budżet urzędnika.

W Austrji zajęto się ratunkiem gospodarczym i finansowym Państwa, lecz nie zaczęto tego od redukcji poborów i urzędników. Nastąpił zakaz przyjęć na służbę, pensjonowanie wysłużonych i wysługujących pracowników, by w ciągu kilku lat osiągnąć równowagę w nadmiernym ilostanie urzędniczym.

U nas od szeregu lat mamy do czynienia z obu redukcjami, które jako jedyny i mocno wątpliwy środek ratunku finansów są przedsiębrane.

W poprzednim zeszycie „Czasopisma" autor artykułu „O katastrofach kolejowych" zauważył, iż przyczyny ich trzeba szukać m. i. w dużej mierze **w nędzy urzędniczej**, w lichem uposażeniu. Czy obniżka 15 procent. poborów nie wpłynie na szerzenie się katastrof kolejowych? Już dziś notuje się je coraz częściej. Nie pomogą na to kary, sądy, dochodzenia dyscyplinarne... Jest pewne maximum wytrzymałości u każdego człowieka; gdy się je przekroczy, następują katastrofy i nieszczęścia.

Dopóki czas, obowiązkiem naszym jest przestrzec miarodajne czynniki przed ruiną stanu urzędniczego, przed wszelkiemi czynnościami urzędników, grożącemi im nietylko popadnięciem w nędzę, ale upadkiem w błoto demoralizacji, korupcji, defraudacyj i t.p., ściągającemi na nich i na ich rodziny tragedję rozpaczy. Chodzi tu o honor i prestige urzędnika i Władzy! Ratunek urzędnika z nędzy, to salwowanie państwowości!!

Wuka.

Podziękowanie.

Wielmożnemu Panu Koledze **Stanisławowi Tarczyńskiemu**, st. asesorowi D. O. K. P. Lwów, składam tą drogą najserdeczniejsze „Bóg zapłać" za pełną poświęcenia, rzeczową i skuteczną a bezinteresowną obronę podczas mej rozprawy dyscyplinarnej w dniach 18—20 maja b. r.

Równocześnie wyrażam głęboką wdzięczność **Zarządowi Okręgowemu Z. U. P. we Lwowie**, z ramienia którego kol. Tarczyński występował jako mój obrońca.

Wojciech Bytomski,
st asesor.

PRZED PODWYŻKĄ CZYNSZÓW

Po obcięciu uposażeń o 15 proc. zawisły nad stanem urzędniczym nowe groźby, wskutek czego życie staje się przykrzejsze, niż wśród przeróżnych klęsk wojennych. Jest ono obecnie pasmem cierpień i zmagań z ciężarem każdego dnia.

Do dalszych udręczeń ma przybyć podwyższenie czynszów od mieszkań w starych domach, o czem traktowano w „Czasopiśmie" z 15 stycznia br.

Czyżby wśród czynników, skąd ten projekt wychodzi, nie zdawano sobie sprawy, że średni urzędnik nie potrafi opłacić zwiększonego czynszu mieszkaniowego, gdy dziś po potrąceniach na zaciągnięte pożyczki, raty, podatki i fundusze emerytalne otrzymuje na rękę zaledwie stokilkanaście lub kilkadziesiąt złotych, za które musi żyć, płacić szkoły dzieciom i ubrać się?

Wejście w życie tego projektu, podobno już nawet uchwalonego przez Radę Ministrów dnia 5 czerwca br., doprowadzi do ostatecznego wyegzekwowania wszystkiego, co jeszcze pozostało w rękach pracowników i spowoduje, iż dotychczas zajęte mieszkania, zostaną puste, a zaludnią się miejskie lochy, przyczółki mostowe i t. p. urzędniczemi rodzinami.

Jest obowiązkiem sfer pracowniczych zawczasu przestrzec Rząd, i miarodajne czynniki opinji publicznej przed eksperymentami na kieszeniach urzędników.

Dziś kiedy z dnia na dzień wzrasta drożyzna, której nie dało się opanować mimo szczerych wysiłków Rządu, nie można iść dalej po linji najmniejszego oporu. Przeciągnięta struna łatwo pęka. Trzeba umożliwić urzędnikowi takie życie, by stał na straży państwowości, aby zasłaniał Państwo tam, gdzie karabin, wojsko, policja nie są w stanie pomóc.

Mamy nadzieję, że Rząd więcej, aniżeli kiedyindziej, zdaje sobie sprawę z katastrofalnego położenia i nietylko nie dopuści do realizacji danego projektu (w myśl znów oficjalnych doniesień), ale faktycznie w najbliższym terminie albo całkowicie przywróci 15-procentowy dodatek mieszkaniowy lub rozłoży go odpowiednio na pewien niedługi okres czasu *według grup uposażenia.*

Nakoniec wspomnieć wypada, iż w Czechosłowacji ostatnio pobory pracowników poszły w górę (choć ci pracownicy lepiej stoją od polskich), a w Finlandji, jak dzienniki donoszą, Rząd nosi się z zamiarem obcięcia poborów pracownikom, lecz całkiem inaczej, niż w Polsce, obniżając płace żonatych o 5 proc., a nieżonatych o 10 proc.

Nie myślimy pochwalać i tego projektu. Wskazujemy jedynie na wysokość obciętych uposażeń. Twierdzimy bowiem, że redukcja poborów z góry na dół o 15 proc. jest cięciem bardziej, niżli cesarskiem. I kto wogóle wytrzyma te utrapienia?

Spktr.

JAK ZAPOBIEC DALSZEJ ZNIŻCE POBORÓW

Jeżeli chcemy, by Rząd nie obniżył nam więcej poborów, a przeciwnie, żeby odjęty 15-procentowy dodatek jak najprędzej nam przywrócono, musimy zdobyć się, a szczególnie żony nasze na to, ażeby natychmiast zaprzestać kupowania towarów, wyrobów, wydanictw, strojów, żurnali i wszelkich delikatesów, pochodzących z zagranicy.

Bo proszę tylko rozważyć, jak dalece w życiu codziennem popieramy zagranicę. Otóż chcąc się przyczynić możliwie najbardziej do zmniejszenia bezrobocia w Polsce, niewiasty polskie nie powinny nosić zagranicznych pończoch Bemberga, strojnej bielizny jedwabnej wyrobu zagranicznego, obuwia czeskiego lub niemieckiego, nie kupować kawy Kneippa, nie używać buljonu Maggi'ego, ani do ciasta proszków Oetkera, jego legumin, budyniów i galaretek owocowych, do obuwia past i kremów z zagranicy, do zębów eliksirów Odol i innych obcokrajowych, ani kremów, pudrów i kosmetyków francuskich, biżuteryj, drogich kapelusików włoskich panama, rękawiczek duńskich, żadnych koronek i haftów zagranicznych, parasolek obcego wyrobu, torebek ręcznych, firanek, portjer, dywanów, gramofonów, pianin, rowerów, gdyż mamy już własne fabryki rowerów, koronek, firanek, dywanów, pianin; cukry i kosmetyki polskie są pierwszorzędne, znane w całej Europie.

Perfumy polskie sprzedają w Paryżu na równi ze słynnemi kosmetykami paryskiemi, dlaczego więc na każdym kroku tak chętnie popieramy obce wyroby z krzywdą dla krajowego przemysłu? Ze wszech miar pożądanem by było, by wszystkie organizacje kobiece zaczęły w tym kierunku energiczną propagandę bojkotu wyrobów cudzoziemskich. Panie mają żądać w składach jedynie krajowego wyrobu firanek, koronek, haftów, materjałów na suknie, dywanów, galanterji, kosmetyków i biżuterji, bo wszystko to oddawna wyrabia polski przemysł.

Kobieta, jako żona i matka, powinna też wpłynąć na męża, ojca, brata, syna, krewnych i znajomych, aby zaopatrywali się tylko w krajowe krawaty, laski, kapelusze, bieliznę etc. a w dzieci niechaj wpajają potrzebę szanowania i popierania rodzimego przemysłu.

Nie zawsze można wierzyć tym, którzy wychwalają wyłącznie zagraniczne towary, również nie należy zbytnio ufać ganiącym bezkrytycznie krajowe wyroby. Przecież wiele wyrobów marki „Made in Germany" posiada ustaloną w świecie jeszcze przed wojną nazwę „tandety pruskiej", a jednak cieszą się one wielkim pokupem, szczególnie wśród ciemnych mas.

Gdy tylko naprawdę rozpoczniemy bezwzględny bojkot wszystkiego, co pochodzi z zagranicy — wówczas wzmoże się znacznie handel i przemysł w kraju, ruszą fabryki, zmaleje bezrobocie, ożywi się bilans handlowy, zwiększą dochody skarbu, a wraz z tem napewno powróci 15-procentowy dodatek do pensyj.

Pamiętajmy, że dobrobyt nasz i przyszłych pokoleń zależy głównie od celowej gospodarki naszych żon, matek i nas samych.

K. KWIATKOWSKI.

PRAWNICY w SŁUŻBIE na POLSK. KOLEJACH

Z artykułu pod powyższym tytułem, umieszczonego w Nr. 3—4 „Biuletynu Urzędniczego" za marzec — kwiecień 1931, przedrukowujemy w dosłownem brzmieniu kilka początkowych ustępów, w których autor, p. *Eljasz Czajkowski,* omawia w ogólnych zarysach *ilościowy stan prawników w poszczególnych D. O. K. P*

W dalszym ciągu wywodów autor ujął statystycznie i szczegółowo *obecny stan posiadania* prawników na P. K. P. i przedstawił widoki w tym kierunku na przyszłość. Autor — nawiasem mówiąc — stwierdza, że prawników i inżynierów na Pol. Kolejach Państw. jest dotychczas *katastrofalnie mało.*

Wkońcu poświęcono w artykule sporo miejsca odpowiedniemu wykształceniu wzgl. przygotowaniu prawników do zawodu kolejowego.

Wszystkie te rzeczy wymagają z naszej strony dużo krytycznej analizy, którą zostawiamy do najbliższego zeszytu „Czasopisma".

Tymczasem — jak wyżej powiedziano — przytaczamy dla pewnej orjentacji, co następuje:

„Ogólna ilość prawników, zatrudnionych na Polskich Kolejach Państwowych, nie licząc centrali Ministerstwa Komunikacji, wynosi obecnie 300 osób, (z nich 14 praktykantów) czyli przeciętnie na każdą z 9 dyrekcyj okręgowych wypadałoby 33. W rzeczywistości ilość prawników w poszczególnych dyrekcjach jest inna i wielce rozmaita. Podczas, kiedy *w dwóch Dyrekcjach małopolskich* (Krakowskiej i Lwowskiej) *wynosi ona prawie dwa razy więcej niż przeciętna,* w Dyrekcji Katowickiej i Gdańskiej nieco przewyższa przeciętną, w innych dyrekcjach jest znacznie od niej niższą. Warszawa liczy 27, Poznań 25, Stanisławów 19, Radom zaledwie 15, Wilno tylko 13 prawników.

Natomiast obfity rezerwuar prawników kolejowych przedstawiają dawne dyrekcje galicyjskie. Do pracy na kolejach tych garnęła się oddawna młodzież prawnicza, wobec nadprodukcji inteligencji w małym, słabo uprzemysłowionym i gęsto zaludnionym kraju, nieznajdująca miejsca dla zastosowania swej wiedzy w miejscowych instytucjach rządowych i samorządowych, sądach, bankach i przedsiębiorstwach prywatnych. Znaczna część młodzieży szła na kolej wprost z ławy uniwersyteckiej, niektórzy nawet studja akademickie łączyli ze służbą na kolei, wstępując do wszystkich prawie wydziałów, oprócz ściśle technicznych, a więc do wydziałów: handlowo - taryfowego, kontroli dochodów, finansowego, osobowego, ruchowego, no i, naturalnie, prawnego. — Część młodych prawników przychodziła na kolej w charakterze aspirantów, posiadających już pewien „stage", nabyty w urzędach politycznych i sądownictwie, z praktyką adwokacką, notarjalną, względnie bankową i handlową.

Dlatego też z chwilą utworzenia polskich dyrekcyj kolejowych na terenie wszystkich trzech zaborów, zwłaszcza w zaborze pruskim, gdzie Polaków nie tolerowano na wyższych stanowiskach nawet w takim stopniu jak w Rosji, a również przy tworzeniu centrali w Ministerstwie Kolei w Warszawie, koleje małopolskie dostarczały odrazu pewną potrzebną ilość personelu, nieraz ogałacając się z własnych sił.

Z tem wszystkiem *dwie dyrekcje małopolskie, Krakowska i Lwowska, pozostały nadal najobficiej zaopatrzonemi w personel prawniczy,* z którego w dalszym ciągu czerpią w miarę potrzeby i Min. Komunikacji i inne dyrekcje zachodnie.

Z wyżej wyłuszczonych powodów *z pomiędzy 300 prawników w dyrekcjach 88 proc. stanowią pochodzący z Małopolski* wychowańcy uniwersytetów Jagiellońskiego i Lwowskiego. Mniejszość 12 proc. stanowią prawnicy z b. Królestwa kongresowego, Kresów wschod.

JEDEN DZIEŃ W KOMAŃCZY

Wspomnienia wakacyjne A. R., członkini Zrzeszenia Pań „Ogniwo" w Kole krakowskiem Z. U. P.

Komańcza! To *dom własny* „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych". Miły zakątek górski, gdzie latem gromadzą się członkowie ZUP. i ich rodziny, spragnione wypoczynku, swobody, rozrywki.

Z niedowierzaniem i wahaniem zdecydowaliśmy się spędzić tam miesiąc letni, uprzedzeni, że nie wszystko będzie tu może odpowiadało wymaganiom letniska.

Zapewne nie ma tam nadzwyczajnego komfortu, jaki napotykamy w zagranicznych uzdrowiskach, lecz jest wszystko, co daje średni pensjonat krajowy. Więcej nawet! Mamy tu swobodę, odpoczynek duchowy dla zmęczonych pracą organizmów i nerwów. Jest dużo serdecznego ciepła, a ile słońca, świeżości w dosłownem i przenośnem znaczeniu?!

Nowy przybysz zasiadłszy w jadalni, badawczem okiem mierzy otoczenie i oto, co spostrzega?

Przy jednym stoliku siedzi rodzina, złożona z ojca, matki i czteroletniego chłopczyka. W oczach rodziców przebija się bezgraniczna miłość i pieczołowitość dla jedynaka, który zachowuje całą swobodę ruchów, hamowaną zlekka przez starszych. Głośno opowiada swe dziecinne wrażenia i sprawia, że wszyscy obecni na sali biorą udział w tej rozmowie. Następuje zbliżenie i takim sposobem Jerzyk już nie jest wyłącznie dzieckiem państwa N.. To dziecko nasze, z którem wszyscy się zżywamy.

Tu znowu mały Ryś kaprysi przy jedzeniu. Mama nie może sobie z nim poradzić, gdyż niema tatusia, któryby wystąpił energiczniej. Wyręczają go inni panowie i chłopczyna wyjmuje paluszek z buzi i staje się grzecznym, bo mu wstyd, a mama wdzięcznym uśmiechem nagradza usiłowania przygodnych opiekunów.

Dalej na odmianę dwoje spieszczonych a przemiłych starszych dzieci, Anutka i Kazik, figlami i wesołością pociągają wzrok i słuch obecnych ku sobie. Najpoważniejsi panowie i stateczne matrony zwracają się uśmiechnięci w tę stronę i już znika nieufność i sztywność.

Przyjechaliśmy tu, by zdrowie odrestaurować, więc jedzenie proste i zasadniczo nie podają żadnych trunków. Jednakże upał dokucza, a piwosze wzdychają tęsknie; na dyskretne skinienie zjawia się tedy butelka jedna, druga i następna — i „krzepią się" panowie i panie z pewnem zastrzeżeniem.

A po obiedzie część towarzystwa ulatnia się do swoich „apartamentów" na nieodzowną drzemkę, inni rozkładają leżaki na terasie przed domem i oddają się

nich i Wielkopolski reprezentując omal, że wszystkie wyższe uczelnie na ziemiach dawnego cesarstwa rosyjskiego, a także polskie nowopowstałe uniwersytety, Poznański i Wileński.

Wspomniane wyżej warunki rekrutowania prawników - kolejarzy wytworzyły dość różnorodne oblicze zespołów prawników w poszczególnych dyrekcjach, wydziałach dyrekcyjnych oraz na zajmowanych przez nich stanowiskach. Z 300 prawników w dyrekcjach 32 proc. zatrudnionych jest w wydziale prawnym, 22 procent w osobowym, 10 proc. w handlowo - taryfowym, 9,5 proc. w wydziałach ruchu i finansowym, 9 proc. w kontroli dochodów. W innych wydziałach prawnicy są w znikomej ilości, stanowiąc razem 7,5 proc. ogólnej ilości prawników".

P. MATUSZEWSKI — KRYZYS i HISTORJA

Wiadomo z prasy codziennej, że b. minister skarbu, P. Matuszewski, pracuje obecnie „literacko" i pisze artykuły, naturalnie o... kryzysie gospodarczym.

Zaczepimy o bardzo charakterystyczną stronę owych wynurzeń, mianowicie o lekarstwo na kryzys, którem jest: „zmniejszać racje żywnościowe, zaciskać pasa z uporem, zaciekłością, ze stanowczą decyzją przetrwania".

Mamy wrażenie, że b. min. skarbu, zapatrzony w budżet państwowy, może jeszcze nie wiedzieć, iż rada jego znalazła w społeczeństwie już dawno zastosowanie.

Z jaką — wielki i dobry Boże — zaciekłością a raczej wściekłością, posuniętą do ostatnich granic, przyciągnęło pasa społeczeństwo urzędnicze!! „Przetrwać" — mówi p. Minister — ale o czem, bo chyba nie o głodzie i chłodzie! Nie wszyscy znajdujemy się w warunkach, byśmy z uciułanego na urzędzie grosza potrafili przeżyć kryzys, ciągnący się od 1929 roku do... Egipski Józef zbierał przez 7 lat tłustych zapasy na 7 lat chudych, ale rzesze urzędnicze nie miały lat tłustych, więc co tu marzyć o przetrwaniu!

A tymczasem w rzesze urzędnicze bije grom po gromie. Niewypłacony dodatek mieszkaniowy, nieposkromiona drożyzna, obcięcie poborów, zamknięcie awansów i szczeblowania, redukcje i t. p. ostre cięcia ze strony rządu oraz hiobowe wieści — dają do zrozumienia, że „przetrwać" p. ministra oznacza przetrwanie najbogatszych, najzasobniejszych i takich, którzy na dobę przetrwania umieli się urządzić, nie może to zaś dotyczyć urzędników, gdyż ci do 1932 roku, a cóż dopiero do 193... nie wytrzymają. Chyba, że panaministrowe „przetrwać" ich zupełnie nie obejmuje, iż oni są skazani na całopalenie molochowi kryzysu... Inaczej trudno zrozumieć pana ministra Matuszewskiego opowieść o przetrwaniu.

Lecz szczególniejszej uwagi wymaga zwrot p. Ministra do historji. Pan minister w szczególności pociesza, jak to pięknie będzie wyglądało, gdy nasze wnuki (sic!) zasiędą za lat kilkadziesiąt na ławie szkolnej „i czytać i uczyć się będą tych paru słów, że „Wielki kryzys ekonomiczny lat 1929-193... (sic!) Rzeczpospolita Polska przeżyła, albowiem... kiedyś w krótkich paru wierszach napisze o tem historja".

Pan M. chciałby, by o tym obrazie ciężkiego kryzysu „historja kiedyś zaledwie w paru wierszach" nadmieniła. Niestety! Zupełnie inaczej zapatruje się na bieg wypadków sama historja! Ona, Magistra vitae, nie pozwoli się zbyć kilku wierszami, a chcąc uczyć, musi

---

sjeście, amatorzy przechadzki idą do lasu, wyprzedzani przez gromadkę żwawej dziatwy i dorosłej młodzieży. Jeszcze przez chwilę słychać zdaleka ich wesołe głosy, które coraz się oddalają i pensjonat zalega cisza przez godzinę.

Potem ruch się ożywia. Każda z pań uzbrojona w robótkę lub książkę. Leżaki ustawia się do siedzenia, zbliża możliwie najcieśniej i zaczyna się pogawędka o... gospodarstwie, dzieciach, mężu (biada wam panowie), nawyczkach, o sługach i w miarę zbliżania się leżaków i stołków serca skłaniają się ku sobie; nadchodzą panowie, rozmowa się ożywia.

Zjawiają się dziewczęta z jagodami. Panie zakupują poziomki i maliny dla swych pociech. Nierzadko też, co pilniejsze, zabierają się do smażenia konfitur, suszenia grzybków.

Jakiś pan dostał od swojej żony białą, płócienną czapeczkę dla osłony przed skwarem, to zaraz inne masowo naśladują ów praktyczny pomysł. Jedna z pań uszyła sobie wiejską sukienkę z drukowanego perkalu, inne czemprędzej ją naśladują i powstaje „moda komaniecka".

Wtem ktoś proponuje kręgle. Ochotnych nie brak. Partja się rozpoczyna i trwa — jedna do podwieczorku, druga po podwieczorku wśród śmiechu i gwaru.

Część towarzystwa udaje się do kąpieli, drudzy do lasu, inni na ryby, a jeszcze inni do miasteczka na pocztę i małe sprawunki.

A wieczorem wszyscy schodzimy się na odgłos gongu w jadalni, z większem już ożywieniem niż w południe — i dzielimy się wrażeniami dnia.

Po kolacji niektórzy wychodzą na przechadzkę, by jeszcze przed spoczynkiem, zaczerpnąć świeżego powietrza, młodzież zasiada na schodkach werandy i intonuje znane piosenki. Rozlegają się pieśni harcerskie, śpiewane na dwa głosy, do wtóru przygrywa na skrzypcach młodziutki amator, po chwili znowu przebojowe „szlagiery" na odmianę, to znów tęskne i rzewne „Za Niemen" i „Wołga", „Dla chleba' i inne stare i nowe piosenki.

W sali natomiast tworzą się czasami partyjki karciane i szachowe, zjawia się gramofon i zachęca młodzież do tańca, a w kręgielni nie milkną kule, aż dopiero o 10-tej wszyscy rozchodzą się do swych pokoji i cisza zalega do rana.

I znowu rankiem witamy się wszyscy serdecznem pozdrowieniem, pytamy o sen i zdrowie. I wzajemne zainteresowanie coraz się wzmaga, tak, że po paru tygodniach czujemy się jedną wielką rodziną, złączoną spójnią myśli i wspomagającą się wzajem we wspólnych dążeniach.

Bośmy też wszyscy członkami wielkiej rodziny kolejarskiej, a jednoczy nas silne i wspólne ogniwo ZUP-u.

sięgnąć głębiej i powie, ile to ofiar pochłonął kryzys, jak go zwalczano i kto i jakie przy jego zwalczaniu popełniał błędy. Bo historja jest ponadto „Testis veritatis", świadkiem prawdy! W krótkich paru wierszach uczyć się będą historji tylko dzieci w 4-klasowej szkole powszechnej.

Słaba to pociecha z tej historji, tem słabsza, iż dopiero wnukom przyrzeka się szczęśliwe lata „aurede aetatis".

Przeciwnie, smutek nas ogarnia, gdy czytamy, że: „Państwo spełniło już obowiązek! Teraz zkolei obywatele muszą bez szemrania dźwignąć na swoich barkach „tę cząstkę" trudności, jaka przypadnie każdemu z nas. Nic nie pomogą tu skargi, narzekania, próby buntu!"... nawet.

Nie wchodzimy, o ile Państwo wykonało, co doń należy i czy p. minister uważa, że na tem koniec ze strony Państwa. Naszem zdaniem, obowiązkiem Państwa jest dalej porać się ze zmorą kryzysu, nie składać walki na ramiona obywateli — i walczyć roztropnie, nietylko podwyższaniem podatków, których niema z czego płacić, redukcjami płac i urzędników. To nie załagodzi kryzysu. Biedy i nędzy dotąd bardzo a bardzo wiele. Powiększają ją komornicy, egzekucje, redukcje, bezrobocie. Zatem nie tędy droga do „aurea aetas" dla... wnuków.

A obywatele? Czy do tej pory byli bezczynni, nie ponosili żadnych ofiar dla Państwa i molocha kryzysu? Czy dopiero od dziś ma się zacząć dźwiganie owej „cząstki" trudności, która się równa „zmniejszaniu racji żywnościowych, zaciskaniu pasa (aż) z uporem, z zaciekłością"? Wszak ta „cząstka" ciąży już oddawna ołowianą kulą u nogi, przygniata gros obywateli do ziemi, ta „cząstka"... to widmo nędzy, ściąganie i egzekucja ostatnich niemal gratów, to rozpacz w niejednej rodzinie, bo nietylko niema dłużej za co posłać dzieci do szkół, w co się ubrać, ale za co żyć.

A dalej! Tę cząstkę dla Państwa urzędnicy — obywatele nieśli grubo jeszcze przed rozpoczęciem się państwowości polskiej, składając mającej powstać niezawisłej Ojczyźnie prócz życia młodych latorośli swe ostatnie częstokroć pretiosa w ofierze. Nie chcemy tego przypominać per longum et latum, gdyż to wszystko aż nadto wiadome.

Ale p. M. nie może zapominać, iż Państwo ma obowiązek, równie wielki jak i obywatele, stworzyć takie dane bytowania czy to pod względem kulturalnym czy ekonomicznym, aby każdy obywatel mógł w tych warunkach osiągnąć dostosowane do swego stanu godziwe cele jednostkowe. Na to bowiem zawiązuje się i istnieje Państwo! A te warunki coraz bardziej usuwają się nam z pod nóg.

Zadaniem przeto wszystkich, którzy stoją na czele Państwa, jest ratować Państwo od kryzysu, lecz nigdy kosztem ostatnich ofiar społeczeństwa w czasie pokoju, jakiemi są — nędza, rozpacz, głód, samobójstwo i tp. Ratunek Państwa nie powinien iść aż tak daleko, ponieważ Państwo nie spełni wtedy swojego kardynalnego obowiązku, o czem w poprzednim ustępie powiedziano. *Spktr.*

ŻYCIE ZWIĄZKU

RYBNIK

Dnia 11 marca 1931 odbyło się doroczne Walne Zebranie członków Koła Z. U. P.

Po przyjęciu porządku dziennego i sprawozdania administracyjnego oraz kasowego, udzielono absolutorjum Zarządowi, poczem dokonano wyboru nowego Zarządu, a w szczególności:

Prezes Koła — kol. **Obarzanowski,** członkowie Zarządu i komisji rewizyjnej koledzy: **Midura, Mazur Wł., Bogdański, Rudkiewicz, Zachara, Mazur Józef** i **Szewior.**

KATOWICE (Okręg)

Dnia 12 marca br. odbył się **Okręgowy Zjazd Delegatów** z uczestnictwem prezesów Kół.

Zjazd otworzył Prezes Okręgu **kol. Varhely,** witając w gorących słowach przybyłych gości, a mianowicie: Wiceprezesa Zarządu Głównego Kol. **Gądka Stanisława** oraz Prezesa Okręgu krakowskiego Kol. **Nalepę.**

Po odczytaniu i przyjęciu porządku dziennego i protokółu z ostatniego Zjazdu, kol. Prezes zdał sprawozdanie z działalności Zarządu, w którem scharakteryzował wszystkie ważniejsze wydarzenia i poczynania na terenie Okręgu katowickiego, przyczem stwierdził, że jakkolwiek są do zanotowania znaczniejsze postępy, to jednak wyniki pracy mogły być korzystniejsze. Gdy zaś Zarząd Okręgowy bynajmniej nie zmniejszył stopnia intensywności pracy, to przyczyny niedomagań w niektórych dziedzinach życia związkowego na tut. terenie należy szukać w osłabionej wydajności niektórych Kół, oraz w pewnego rodzaju zobojętnieniu na wydarzenia związkowe.

Kolejno złożył następnie sprawozdanie kol. Sekretarz i Skarbnik Okręgu, a imieniem Komisji Rewizyjnej referował kol. Ciejka, stwierdzając zgodność zapisków w księgach kasowych z dowodami.

Po tych sprawozdaniach zabrał głos kol. Gądek, wywodząc, że Okręg pomimo niekorzystnych warunków, wykazał maximum ruchliwości, za co też dziękuje imieniem Zarządu Głównego.

W toku dalszej dyskusji przemawiali: kol. Drwota, Groniecki, Lusiński, Gądek Tadeusz, Midura i Obarzanowski, poczem uchwalono Związkowi absolutorjum z administracji i kasowości.

Z kolei wybrano nowy Zarząd Okręgu w następującym składzie: Prezesem kol. **Varhelyego** (po raz 4-ty). Pozatem weszli do Zarządu: kol. **Janota** (po raz 4-ty), **Groniecki, Lusiński, Dr. Witowski, Gądek Tadeusz, Zajączek, Ciejka** i **Przybylski.** Okręgową Komisję Rewizyjną tworzą: kol. **Zając, Hoenl, Przybylski** i **Nowak.** Zastępca kol. **Hojak.**

Wszyscy wybrani mandaty przyjęli.

Wybranemu Zarządowi Okręgowemu złożyli życzenia kol. Nalepa —imieniem Okręgu krakowskiego, oraz kol. Gądek Stanisław — im. Zarządu Głównego.

Wkońcu przyjęto przedstawiony przez kol. Skarbnika preliminarz, który przewiduje w dochodach

2.000,— zł., w rozchodach 600,— zł., zatem zamyka się czystym dochodem 1.400,— zł.

W wolnych głosach rozważano kwestję przejęcia przez Z. U. P. przewodnictwa w „Lidze Słowiańskiej".

Na tem wyczerpano porządek obrad.

KATOWICE.

Dnia 9 kwietnia 1931 odbyło się **plenarne posiedzenie Zarządu Okr.** z udziałem delegatów i prezesów Kół.

Na posiedzeniu dokonano przedewszystkiem ukonstytuowania Zarz. Okr., którego skład przedstawia się, jak następuje:

Varhely Włodzimierz — Prezes, Groniecki Władysław — I. Wiceprezes, Dr. Witowski Mieczysław — II. Wiceprezes, Janota Franciszek — Sekretarz, Gądek Tadeusz — Zastępca sekretarza, Lusiński Emil — Skarbnik, Ciejka Józef — Zastępca skarbnika, Zajączek Stanisław i Przybylski Władysław — ławnicy.

O przebiegu Okręgowego Zjazdu Delegatów w Krakowie referował kol. Varhely.

Następnie przyjęto do wiadomości sprawozdanie kol. Varhelyego z posiedzenia Zarządu Głównego z dnia 29-go marca br., uzupełnione przez kol. Różyckiego. Przy sposobności rozważano sprawę opracowania projektów regulaminów w ogólnej liczbie 9-ciu; wybrano w tym celu komisję w osobach kol. Varhelyego, Dr. Witowskiego i Ludwiga.

Przewodniczący zaznajomił z kolei obecnych z zamiarem zakupna parceli pod budowę domu letniskowego w Porąbce wespół z Kołem Bielsko. Zarząd Główny jest skłonny udzielić na ten cel pożyczki na dogodnych warunkach, stawia jednak za warunek: założenie spółdzielni, z którą mógłby załatwić transakcję finansową, jako instytucją do tego powołaną. Na ten temat wywiązała się ożywiona dyskusja, w następstwie czego wybrano komisję z kolegów: Przyłuskiego, Gronieckiego i Zajączka oraz Varhelyego dla zbadania na miejscu warunków budowy. Równocześnie zaś Zarząd Okręgowy upoważnił w drodze uchwały Prezydjum Z. O. na wypadek korzystnej oceny parceli przez wyżej omawianą komisję do spowodowania zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Koła Katowickiego, oraz — w razie zawiązania się Spółdzielni — do wszczęcia pertraktacyj z Zarządem Głównym w kierunku uzyskania pożyczki.

Wybrano w dalszym ciągu Komisję propagandową przy Z. O. w ilości osób trzech, a to: kol. Drwoty — dla Koła Tarn. Góry, kol. Różyckiego — dla Koła Katowice oraz kol. Midurę — dla Koła Rybnik.

Po zatwierdzeniu Zarządów Kół Katowice i Rybnik w proponowanych składach, przyjęto do wiadomości sprawozdanie przewodniczącego komitetu kol. Dr. Witowskiego z przygotowań do obchodu 10-lecia Z. U. P.

Na tem zakończono posiedzenie, poczem odbyła się wspólna fotografja uczestników zebrania.

Gdańsk.

Dnia 13. 4. br. obradował Zarząd Okręgu i Koła Z. U. P. pod przewodnictwem kol. Waismana.

Zebranie było poświęcone przedewszystkiem sprawozdaniu kol. Cetnerowskiego z posiedzenia Zarządu Gł., którego przebieg znany jest z „Czasopisma".

Pozatem prezes kol. Waisman podał do wiadomości sprawozdanie kol. Wiceprezesa Woźniaczka, delegata na Nadzwyczajne Ogólne Zebranie, zwołane w dniu 31. III. przez Komitet Gł. niesienia pomocy wdowom i sierotom po prac. kolej. D. O. K. P. Gdańsk. Z sprawozdania wynika, że działalność dotychczasowego Komitetu rozszerzono, tworząc formalne stowarzyszenie o nazwie: „Pomorska rodzina kolejowa". Przyjęto nadto statut opracowany przez Komitet.

W dalszym ciągu Prezes odczytał pismo Komitetu ufundowania tablicy pamiątkowej Marszałka Józefa Piłsudskiego w gmachu D. O. K. P. z prośbą o wsparcie tego celu pewnym datkiem. Uchwalono przeznaczyć na to kwotę 15-gld. gd., z czego na Koło wypada 5,-gld. gd.

OSTRÓW Wlkp.

Dnia 23. 4. br. odbyło się posiedzenie Zarządu Koła. Postanowiono na niem, że zebrania miesięczne odbywać się będą w stałych terminach, tj. 11-tego każdego miesiąca z tem, iż miejscem zebrań w miesiącach nieparzystych będzie Wieluń, w parzystych Ostrów. Następne zebranie odbędzie się więc 11 maja rb. w Wieluniu.

Zkolei omawiano wyjazd do Lwowa na obchód Dziesięciolecia Związku i rozpatrywano warunki pracy w Kole.

POZNAŃ (Okręg)

Dnia 18 maja 1931 r. odbyło się posiedzenie Zarz. Okr. pod przewodnictwem kol. Wintera.

W sprawach bieżących odczytano sprawozdanie i rezolucje Kół Ostrów i Inowrocław, program uroczystości obchodu 10-cio lecia istnienia Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych i Kongresu Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych w dniach 24 do 26 maja 1931 r. we Lwowie oraz zgodnie z życzeniem II. Wiceprezesa Zarz. Głównego przełożono Poznańską uroczystość obchodu 10-lecia Związku na dzień 14 czerwca rb.

Sprawę wycieczki do Lwowa omawiano szeroko, przewidując możliwość wyjazdu do Lwowa liczniejszego grona kolegów z Poznania wraz z rodzinami.

Przyjęto dwóch nowych członków, a to: kol. Strabużyńskiego Zygmunta, zast. zaw. stac. Ostrów — oraz kol. Idzikowskiego Edmunda, prow. adj. z eksp. tow. Poznań Tama Garbarska.

Wilno.

Związek Okręgowy Z. U. P. w Wilnie powstał dnia 8. lipca 1930 r. na zebraniu organizacyjnem, w którem prócz kolegów wileńskich wzięli udział delegaci Okręgów z Stanisławowa, Krakowa i Katowic.

Założenia tutejszej placówki Związkowej dokonał wiceprezes Zarządu Gł. kol. **Gądek.**

Pierwszy przez aklamację wybrany Zarząd Okręgu stanowili koledzy: **Woroniecki Bronisław** prezes, **Siewicz Jerzy** sekretarz, **mgr. Sutroow Alexander** skarbnik. Komisja rewizyjna: kol. **Reginia Władysław** i kol. **Kaczmarski Michał.**

Pierwotny ten skład Zarządu uległ ostatnio o tyle zmianie, że kooptowano do Zarządu kol. Reginię i Gedymina Kamila, powołując w miejsce kol. Regini do Kom. rew. kol. **Lichtanowicza.** Z powodu absentowania się na posiedzeniach mgr. Sutroowa, pełni obecnie funkcje skarbnika kol. **Terpitowski.**

Placówka nasza — mimo pewne trudności — stale, choć wolno, rozwija się, śledząc skrupulatnie za biegiem spraw organizacyjnych i społeczno — zawodowych i żywo współdziałając wraz z Zarządem Głównym oraz innemi ośrodkami życia Związku w zbiorowej działalności wszystkich ku lepszemu jutru.

Obchód 10-lecia Związku w Katowicach.

Przy udziale około 100 osób odbył się dn. 3/6 r. b. w Katowicach uroczysty obchód 10-lecia istnienia Zw. Umysł. Pracowników Kolejowych. Akademję rozpoczął Prezes Okręgu Katowice kol. **Varhely,** witając zebranych gości z **Dyr. Kolei p. inż. Niebieszczańskim** i jego Wielce Szan. małżonką na czele, oraz przedstawicieli Zarz. Gł. i Zarz. Okr. z Krakowa.

Omówił dalej w krótkich słowach historję powstania Związku na terenie Śląska.

Jednym z celów Związku jest m. i. współpraca z organizacjami Kolejarzy Słowiańskich za granicą. Dotychczas Związek otworzył letnisko w Komańczy, posiada około 120.000 zł. kapitału, własne kasy samopomocy, bibljoteki i tp. Mowca złożył wkońcu gorące podziękowanie i cześć najwyższym dostojnikom kolejowym za przychylność dla Zw. i odczytał **telegram z najszczerszemi życzeniami od b. prezesa D. O. K. P. p: inż: Nosowicza.** Przemówienie swe zakończył okrzykiem na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Następnie przemówił **Dyrektor Kolei p. Inż. Niebieszczański,** wypowiadając prawdziwą radość za zaproszenie na uroczystość, uważając wszelkie obchody i zabawy, urządzone przez Związek Z. U. P., za najsympatyczniejsze. Wspomniał o wielkich wysiłkach Związku, jak: letnisko w Komańczy, **doskonale i poważnie redagowane „Czasopismo",** połączenie się z Ligą Słowiańską i in. W zakończeniu serdecznie dziękował za działalność i dotrzymywanie celów, wytkniętych w statucie oraz wyraził podziękę Zarz. Gł.. we Lwowie, uznanie i wdzięczność za dokonane prace, a Zarz. Okr. w Katowicach i kol. Varhelemu życzył, ażeby jak najdłużej i jak najlepiej poprowadził Związek ku dalszemu rozwojowi.

Delegat Zarz. Gł. kol.**Segda** składał życzenia i pozdrowienia z okazji 10-lecia Związku.

Kol. **Ludwik** omówił w krótkości historję działalności Związku, wymieniając też zasługi obecnego Dyrektora Kolei, położone dla Z. U. P.

Wiceprezes Zarz. Okr. Kraków kol. **Gądek** złożył ad hoc rymowane życzenia od kolegów **krakowskich.**

W drugiej części programu chór kolejowy pod batutą kompozytora p. **Nitschego** wykonał udatnie kilka pięknych utworów, za co nagrodzono go hucznemi oklaskami.

Zkolei spożyto skromną wieczerzę przy dźwiękach artystycznego kwartetu pod batutą utalentowanego kapelm. p. **Zamorskiego,** który również przygrywał w czasie zabawy tanecznej, trwającej do godz. 4 rano. Podczas zabawy dokonano kilku zdjęć fotograficznych. Podniosła ta uroczystść pozostawiła b. miłe wrażenie w sercach uczestników.

K. KW.

Gdańsk (Okręg)

Z okazji **10-cio lecia istnienia Z. U. P.** odbyło się 3. czerwca br. **uroczyste zebranie członków** tut. Okręgu.

Zebranie zagaił Prezes kol. **Waisman,** witając licznie przybyłych kolegów. Następnie przedstawił w krótkim zarysie historję powstania Z. U. P., przyczem podkreślił, że Związek obchodzi dziesiątą rocznicę w Wolnej Ojczyźnie, i dumny być może ze swej dotychczasowej działalności. Wkońcu prosił kolegów, by w zwartych szeregach stanęli pod sztandarem Z. U. P.

Hucznemi oklaskami koledzy dziękowali Prezesowi za słowa, płynące z serca starego związkowca.

Zkolei kol. sekretarz odczytał telegram Zarządu Głównego z życzeniami, co koledzy z radością przyjęli do wiadomości.

W dalszym ciągu programu kol. Prezes opisał przebieg uroczystości obchodu 10-cio .lecia we Lwowie, a kol. **Woźniaczek** zreferował historję powstania Okręgu gdańskiego i powstania Kół, nadmieniając, że Zarząd Okręgowy zamierza stworzyć w najliższym czasie nowe Koła: w Gdyni i Toruniu.

Gromkie oklaski wynagrodziły ten ciekawy i starannie przygotowany referat.

W odświętnie ozdobionej sali hotelu „Reichshof" odbyła się następnie wspólna kolacja. Podczas bankietu zabierali głos: kol. **Lekki,** toastując w słowach pełnych serdeczności na cześć jubilata związkowego,kol. **Waismanna,** który z rzędu lat 10 z pełnem poświęceniem pracuje jako Prezes Okręgu Gdańskiego dla idei związkowej — kol. **Joachimczak** dziękując równocześnie jubilatowi za wytężoną pracę dla Związku.

Niemilknące oklaski podkreślają sympatję, którą cieszy się wśród kolegów jubilat, kol. Waisman.

Kolega Waisman, podziękował serdecznie za uznanie, stwierdzając jednak, iż nie on sam wszystko zdziałał lecz z pomocą kolegów, należących każdorazowo do Zarządu, którym przy tej okazji złożył gorące podziękowanie za współpracę i pomoc.

Jeszcze raz zabrał głos kol. Lekki, prosząc Zarząd, by w obecnych ciężkich czasach specjalnie zajmował się kolegami na przestrzeni, którym z powodu ciężkiej sytuacji gospodarczej Państwa zmniejszono pobory o 15 proc. a następnie apelował do kolegów, by chętnie popierali akcję p. **Dyrektora Dobrzyckiego** i zgodzili się na potrącenie z poborów gdańskich dla niesienia najbiedniejszym pracownikom kolejowym w Polsce 1 proc. miesięcznie.

W dalszym ciągu kol. **Zins** świetnemi deklamacjami wywoływał salwy śmiechu wśród zebranych i tem samem przyczynił się do upiększenia wieczorku.

Ponadto kol. Zins i kol. Tylewski chętnie zabawiali zgromadzonych grą na fortepianie, grając naprzemian pieśni wesołe, za co im zebrani na tem miejscu serdecznie dziękują.

Zebranie to przeciągnęło się do godziny drugiej w nocy przy ciągłej pogawędce koleżeńskiej i pozostawiło miłe wspomienia u wszystkich obecnych.

Plenarne Posiedzenie Zarządu Głównego Z.U.P.

odbyło się przy licznym udziale członków dnia 21. czerwca 1931 o godz. 10-ej z następującym porządkiem dziennym:

1. Przyjęcie porządku dziennego.
2. Odczytanie protokołu z ostatniego posiedzenia.
3. Sprawozdanie z czynności za ubiegły okres.
4. Sprawozdanie kasowe z obchodu dziesięciolecia.
5. Sprawa obniżenia poborów, skutki i sposoby działania Z. U. P.
6. Zadania Z. U. P. w związku z przyjęciem przewodnictwa Ligi słowiańskich urzędników kolej.
7. Zatwierdzenie regulaminów związkowych.
8. Wnioski i interpelacje.

Zebranie zagaił kol. Gulda, witając przybyłych i podkreślając, że posiedzenie zwołano pod znakiem katastrofalnej obniżki poborów i wszelkich dodatków służbowych, jak również wstrzymania awansów oraz możliwości zastanowienia posunięć do wyższych szczebli.

Po przyjęciu porządku dziennego i odczytanego protokołu, kol. Gulda zdał sprawozdanie z działalności Prezydjum za ubiegły okres, a w szczególności:

Wydział Wyk. odbył 3 posiedzenia, na których zredagowano rezolucję w sprawie obniżki 15 proc. poborów, którą to rezolucję rozesłano do Okręgów dla solidarnego uchwalenia jej przez Koła. Na jednem z posiedzeń Wydz. Wyk. ustalono preliminarz wydatków, związanych z obchodem dziesięciolecia Związku. Preliminarzem tym objęto również i koszta Kongresu Ligi we Lwowie, ograniczając do minimum wydatki, przewidziane na te cele przez ostatni Walny Zjazd Delegatów w Gdyni.

Sporo czasu, trudu i poświęcenia — prócz wkładów pieniężnych — kosztowało przygotowanie i urządzenie tych dwu uroczystości, stanowiących nietylko wewnętrzne święto Związku, ale majestatyczną i podniosłą uroczystość Ligi, już pod przewodnictwem Z.U.P.

W dyskusji nad sprawozdaniem zabierali głos delegaci poszczególnych okręgów, stawiając szereg konkretnych wniosków na uchwalenie podziękowania tak Zarządowi Głównemu wzgl. członkom Prezydjum, jak odnośnym Zarządom okręgowym, które bez specjalnego wezwania udzieliły serdecznej gościnności przejeżdżającym przez ich Okręgi delegatom Ligi.

Zkolei poruszono sprawę memorjałów do Ministerstwa komunikacji i poruczono dalsze ich przedłożenie w przyśpieszonem tempie.

Preliminarz wydatków na obchód 10-lecia Związku w łączności z Kongresem Ligi przekroczono o kwotę 500 zł., przeważnie z powodu znacznie zwiększonej objętości jubileuszowego numeru „Czasopisma". Przekroczenie to plenum Zarządu Gł. przyjęło do zatwierdzającej wiadomości, tembardziej, że sama uroczystość 10-cia, odbycie Kongresu Ligi, jak również poważna i obfita treść oraz odświętna szata „Czasopisma" — przyczyniły i przyczynią się wielce do dalszego utrwalenia podstaw Związku.

Bardzo dużo czasu zajęło i ożywioną dyskusję wywołało zagadnienie obniżki poborów i obmyślenie środków zaradczych w tej tak boleśnie dotykającej nas sprawie. Traktując obniżkę 15 proc. poborów, postanowiono — oprócz rezolucji — przesłać natychmiast do Min. Kom. odpowiedni memorjał, przedstawiający grozę obecnego położenia pracownika przy szczególnem uwzględnieniu wysokości zadłużenia i wykazać, że przewlekanie dotychczasowego stanu rzeczy pcha jednostki do aktów rozpaczy, jak mnożące się w ostatnich dniach samobójstwa samych pracowników i członków ich rodzin, nie umiejących i nie mogących przy największej nawet oszczędności pogodzić przychody z wydatkami budżetu domowego.

Memorjał winien też poruszyć kwestję obniżki dodatków służbowych wzgl. ostatnio ustalone ryczałty i djety — i domagać się, by ryczałty, wyznaczone w granicach podanych przez M. K., odnosiły się maksymalnie do odcinków najwyżej 100 km. długości, poza którą sprawę wynagrodzenia należałoby dodatkowo rozwiązać.

Równocześnie podnoszono sprawę wydatków za noclegi w pokojach gościnnych i polecono upomnieć się o traktowanie nas w tym kierunku na równi z pracownikami, którzy nie płacą za noclegi służbowe.

Wiele czasu poświęcono omawianiu wymienionych postulatów, których szczegółową i wierną odbitką będzie memorjał, mający być bezzwłocznie wniesiony do Ministerstwa Komunikacji. Memorjał ten ukaże się w najbliższym zeszycie „Czasopisma".

Uchwalono następnie wezwać Zarządy Okręgowe do ściągania dobrowolnej daniny miesięcznej po 20 groszy od członka na rzecz funduszu budowy domu Ligi słowiańskich urzędników kolejowych nad Adrjatykiem. Procentowo do zebranych funduszów, Związki, należące do Ligi, będą partycypować w ilości pokoi do ich wyłącznego użytku, przez co umożliwi się tak naszym członkom jak ich rodzinom tani pobyt nad Adrjatykiem.

Obejmując przewodnictwa Ligi, winniśmy wykazać, iż przy wspólnej pomocy — mimo ciężkich warunków bytu — uda się nam wzgl. Zarządowi Ligi oddać w używanie pod koniec prac 3 letniego okresu... wspólny dom Członkom Ligi.

Bliższe wskazówki odnośnie zrealizowania zbiórki nadejdą w najbliższych dniach do poszczególnych Zarządów Okręgowych.

Regulaminy związkowe poruczono Wydziałowi wykonawczemu ogłaszać w miarę miejsca w Czasopiśmie.

W dalszym ciągu załatwiano uchwałami zasiłki poszczególnym Kolegom z funduszu obrony prawnej. Ponadto polecono Prezydjum Zarządu Głównego wejść w kontakt z innymi związkami na terenie Lwowa celem stworzenia wspólnej platformy postępowania w sprawach ściśle ekonomicznych, jak również zbadania kierunku pracy Centr. Komisji Porozumiewawczej związków pracowników państw. w Warszawie,

Wkońcu powołano do życia Komitet, mający zająć się ułożeniem regulaminu dla redakcji „Czasopisma".

O godzinie 17^{10} zakończono długotrwałe obrady.

KOLEDZY OKRĘGU KRAKOWSKIEGO!

Ze względu na ciężkie warunki finansowe, ogranicza się zapowiedzianą w Nr. 5 „Czasopisma" wycieczkę na południowy wschód Rzeczypospolitej do 4 — 5 dni.

Wycieczka ta obejmie zwiedzenie: WOROCHTY, JAREMCZA, DELATYNA, ZALESZCZYK, TARNOPOLA (Wystawa regjonalna).

Koszta jednego dnia mniej więcej 10 zł.

Koledzy, zamierzający wziąć udział w powyższej wycieczce, zechcą nadesłać swe zgłoszenia DO DNIA 10. 7. 1931 pod adresem: St. asesor NALEPA JAN, WYDZIAŁ I. D. O. K. P. KRAKÓW.

ZARZĄD OKR. KRAKÓW.

Związek Umysłowych Pracowników Kolej.

(Z. U. P.) urządza gremjalną

Wycieczkę na Wystawę

kolonjalną do Paryża

w czasie od 1. września 1931 do 30. września 1931.

Celem ułatwienia Szanownym Kolegom otrzymania ulgowych paszportów dla każdego z uczestników z osobna, uprasza się w terminie nieprzekraczalnym **do 15-tego lipca b. r. nadesłać pisemne wiążące deklaracje na wyjazd do Paryża** pod adresem:

Tadeusz Fornelski,

st. asesor Wydz. V. D. O. K. P. Lwów.

KRZYWDZĄCY RYCZAŁT

Dziennik Urzędowy M. K. nr. 9 ex 1931 ustala ryczałty (zamiast djet) dla pewnej kategorji pracowników. Pomówimy tu o ryczałtach dla kontrolerów ruchu.

Otóż Dziennik ten dla kontrolerów ruchu przewiduje aż 120 złotych.

Przypomnijmy sobie, jak kontroler urzęduje. Instrukcja Nr. R. 20 żąda, by kontroler możliwie *najczęściej objeżdżał* wyznaczony odcinek. „Dłuższe przebywanie kontrolera w miejscu stałego zamieszkania może być *usprawiedliwione*, oprócz choroby, *tylko* opracowywaniem dochodzeń lub wykonywaniem innych czynności służbowych...... i nie powinno przekraczać w sumie 10 dni w miesiącu". Prócz tego znaczna część objazdów winna przypadać *„w porze nocnej"*.

Obydwa cytowane zarządzenia M. K. obowiązują na całem terytorjum Państwa. Niewiadome, wprawdzie autorowi, czy obowiązują we wszystkich dyrekcjach małopolskich. Jedna z nich wprowadza ryczałty od 1 lipca 1931 r. Instrukcja Nr. R. 20 obowiązuje jednak wszędzie. Ale tu idzie nie o instrukcję.

Otóż wprowadzenie ryczałtów krzywdzi małopolskich kontrolerów ruchu. Tu kontroler ma przydzielony odcinek o 25—30 stacjach, położonych na 250—350 km. linji. Są także odgałęzienia, do których jechać trzeba 14 godzin. Po doliczeniu pracy na miejscu i czasu, potrzebnego na powrót, otrzymamy 40 godzinną nieobecność w miejscu zamieszkania kontrolera. Wobec rozległości linji, każda podróż służbowa wymaga choćby kilku godzinnego odpoczynku w jakiejś stacji na linji w porze nocnej. Kontroler z ryczałtu opłacać musi całodzienne utrzymanie i pokój gościnny. Jeżeli kwotę 120 złotych podzielimy przez regulaminowych 20 jazd, wypada *6 złotych za jeden dzień pracy „możliwie w porze nocnej"*.

Jasne z powyższego okazuje się, jak krzywdzące jest wyznaczenie ryczałtu, zamiast djet. Obowiązków natomiast ma kontroler niemało: służba wagonowa, regulowanie biegu pociągów, dochodzenia, szkolnictwo, personalja itp. Za te wszystkie czynności, przy których przyzwyczailiśmy się widzieć ludzi energicznych, inteligentnych i obowiązkowych, otrzymuje kontroler 120 zł miesięcznie.

Z sytuacji wytworzonej są dwa wyjścia: albo przyznać djety małop. kontrolerom, lub podwoić ich liczpę. Strusia polityka władzy w tym wypadku przyniesie szkodę interesowi służby. Już inne oszczędnościowe koziołki dostatecznie dotknęły rzeszę pracowniczą. Nie można przecież żądać, by kontroler ze swych poborów pokrywał wydatki w podróży.

Rewizor biletów otrzymuje ryczałt wysokości 145 złotych. A przecież ma służbę lżejszą, bardziej jednostronną, a zakres działania rzeczywiście bardzo skromny. Czyż władze nie widzą tej dysproporcji. Dyrekcja kolejowa, o której mowa, ma 7 kontrolerów ruchu, a 28 rewizorów. Modne obecnie, matematyczne obliczenie, wskazuje poczwórnie wielką pracę kontrolera.

Tylko zaślepienie oszczędnościowe i niezrozumienie roli kontrolera ruchu, oraz warunków lokalnych w Małopolsce, mogło natchnąć władzę do zryczałtowania podróży służbowych. Przypuszczać jednak należy, że czynniki stojące bliżej życia, bardziej praktyczne i doświadczone, wystąpią do ministerstwa i sprawę załatwią z korzyścią dla służby.

R. K. S.

„WIĘCEJ INŻYNIERÓW"

Już jakoś tak się stało, że „u nas w Austrji" modni byli prawnicy, a „w Cesarstwie rosyjskiem" — inżynierowie. A no, co kraj, to obyczaj. W Polsce wzięli górę inżynierowie. Bo jest i tytuł, i incjatywa, i dodatek budowlany no i sami swoi.

Będąc na urlopie we Lwowie dowiedziałem się, że na linji Lwów—Podhajce kursują pociągi motorowe. Tak i było. Tylko, że z temi motorami, coś nie wszystko w porządku. Poprostu zamiast motoru para wodna, maszynista i palacz. Kiedyś znajdę czas, to o tem napiszę. Uruchomienie takiego dranciwa, to epokowy wynalazek. Obecnie szkoda pisać, bo „bo motorowozy" po kiku turach znalazły się w warsztatach i na szczęście nie prędko je opuszczą.

Ale ze stacji Łyczaków prócz pięknego widoku na Lwów, roztacza się widok na ogrzewalnię. Jest ona przykładem, jak budować nie należy, a fotografja jej znaleść się winna na biurku każdego inżyniera kolejowego. Po wybudowaniu ogrzewalni okazało się, że wóz motorowy się w niej nie mieści. Energiczny zarząd kolejowy podniósł budynek o jeden metr. Mała różnica? Bagatela! Zato komin w ogrzewalni jest położony niewłaściwie i trzeba go całkowicie przebudować.

Czy w tych warunkach mógłby ktoś sądzić, że inżynier niema dość terenu działania w pracy technicznej n aP. K. P.

Kto wątpi niech przeczyta jeden pedagogiczny artykuł (o wszechstronności) w ostatnim „Inżynierze Kolejowym".

Krakowianin.

Od Redakcji

UWAGA

„Czasopismo" z 1-go i 15-go czerwca nie wyszło w następstwie ZWIĘKSZONYCH WYDATKÓW NA ZESZYT JUBILEUSZOWY.

Najbliższy numer „Czasopisma" ukaże się Z POWODU URLOPÓW WYPOCZYNKOWYCH DOPIERO 1-GO SIERPNIA B.R.

Redakcja.

WYKAZ ZASIŁKÓW

wypłaconych rodzinom po zmarłych członkach Związku wzgl. członkom Związku w wypadku śmierci w rodzinie.

10. I.	Kol. Krysa za dziecko, Lwów .	zł. 100·—
2. I.	Śp. em. st. asesor Leon Zbrożek, Stanisławów.	„ 500·—
1. II.	„ „ „ „ Karol Baumgartner, Kołomyja	„ 500·—
30. I.	„ „ „ „ Kazimierz Kumala, Kraków	„ 500·—
14. II.	„ st. asesor Józef Weber, Lwów	„ 500·—
25. II.	„ „ „ Bernard Schall, Lwów	„ 500·—
9. III.	Kol. Pierowski, Imielin za dziecko	„ 100·—
10. III.	Kol. Lautsch, Brody za dziecko	„ 100·—
22. III.	Śp. kol. Adam Bałłaban, kasjer, Gdańsk	„ 500·—
29. III.	„ em. st. asesor Teodor Trzynicki, Kraków	„ 500·—
29. III.	„ „ „ „ Ludwik Grondalczyk, Kraków	„ 500·—
10. IV:	Kol. Handler, Lwów za dziecko	„ 100·—
2. IV.	Śp. kol, Franciszek Podulski, Lwów	„ 500·—
20. V.	Kol. Adolf Dindorf, Lwów za dziecko	„ 100·—
12. V.	Śp. kol. Romuald Tuhy, kasjer Lwów	„ 500·—
18. III.	Kol. Sliwa, Lwów za dziecko .	„ 100·—
	Razem	zł. 5·600·

Wykaz zasiłków tytułem obrony prawnej:

7. IV.	Kol. Smaczniak, Kraków . .	zł. 100·—
6. IV.	„ Safiak, Kraków . .	„ 50·—
17. III.	„ Müller, Lubaczów . .	„ 142·—
1	„ Hlibowicki, Nowy Zagórz .	„ 45·—
	Razem	zł. 337·—

SKŁADKI NA BIBLJOTEKĘ

NA BIBLJOTEKĘ Z. U. P. WE LWOWIE złożyli w dalszym ciągu:

KOL. WOJCIECH BYTOMSKI następujące książki: G. Bojanowski: Kropla krwi panieńskiej - Pasztet z dziewczęcego serca, H. Bordeaux: Gry niebezpieczne (2 tomy), P. Bouget: Dramat w wielkim świecie (2 tomy), M. Breszko - Breszkowski: Adrjan Zwycięzca - Mściciele, L. Bruun: Białe noce, L. Bulwer: Dom upiorów, H. Clifford: Wyprawa po złote runo, G. Daniłowski: Lili, M. Dekobra: Związki spokojne, A. Doyle: Dolina trwogi, St. Dzikowski: Gracz, R. Ellen: Książęca miłość, Ch. Erckman: Opowiadania alzackie, J. D' Esme: Czerwone bogi, H. Filochowska: Historja jednej nocy, St. Plonka - Fiszer: Męczennica - kaplica, X. Glinka: Człowiek z mansardy, Hajota: Ostatnia butelka (2 tomy), E. W. Hornung: Włamywacz Raffles, W. Hugo: Człowiek śmiechu (tomów), M. Jarosławski: Czerwone jaskółki (3 tomy), E. Jezierski: A gdy komunizm zapanuje (2 tomy), R. Kipling: Stalky i towarzysze (2 tomy), J. Krzewiński: Za ocean bez pieniędzy, M. Leblanc Złoty trójkąt, A. Limprechtówna: Gwiazda w kałuży, J. London: Góra nocy - Wierność mężczyzny, J. Maciejowski: Kobietka - Maryśka, J. Meissner: Hangar Nr. 7, Pr. Merimee: Carmen, A. Nowaczyński: Wilijka Duszeńki, G. Olechowski: Będzie jak było - Romans znajdy, J. Rzepecka: Symfonja wichrowa (2 tomy), J. Sloskin Miłość zwycięża - Wiatr, M. Smolarski: Człowiek bez przeszłości - Ludzie w maskach- Pieśń ulicy, R. L. Stevenson: Dziecko sprzedane (2 tomy), A. Strindberg, M. A. Nexö, Knut Hamsun: Opowieści, M. Twain: Największy z detektywów, L. Urwancew: Jutro o świcie - Chrystus zmartwychwstał - Ostatni dzień, E. Wallace: „Miś“ Chick, A. Wierbicka: Na wyżynach (2 tomy) - U źródeł szczęścia (3 tomy) - Zwycięzcy i zwyciężeni (4 tomy), C. N. A. M. Williamson: Lew i mysz, Br. Winawer: Lepsze czasy - Promienie, FF., St. A. Wotowski: Marja Wisnowska w więzach tragicznej miłości, Dr. Wróblewski: Ze wspomnień lekarza, G. Zapolska: O czem się nie mówi, (bez autora) Eliksir zmartwychwstania, powieść — i wezwał Kolegów zawiadowców stacyj: WŁADYSŁAWA OSTROWSKIEGO z Lubaczowa, CZESŁAWA WILKA z Rudnika nad Sanem i JÓZEFA ZIELIŃSKIEGO z Dobrosina.

KOL. FERDYNAND KULIKOWICZ: kwotę 6 złotych i wezwał Kolegów: ANTONIEGO KAHLA, WŁADYSŁAWA KELARA, oraz MIECZYSŁAWA TERLECKIEGO (ponownie) ze Lwowa.

DR. MAJEWSKI BRONISŁAW.

O UMOWACH i AKTACH PRAWNYCH
ZAWIERANYCH PRZEZ DYREKCJE OKRĘG. KOLEI PAŃSTW.

Dyrekcje okręgowe kolei państwowych, działające w imieniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“, prowadzonego obecnie wedle zasad handlowych, z szczególnem uwzględnieniem potrzeb Państwa i interesów gospodarstwa społecznego, jako organy tego przedsiębiorstwa P. K. P., wyposażone w uprawnienia publiczno - prawne, zawierają cały szereg umów i aktów prawnych.

Umowy te traktują o prawach osobisto - rzeczowych, na podstawie których strony zobowiązują się do pewnego świadczenia lub działania, a które opierają się na przepisach ustawy, wyraźnej umowie lub na doznanem uszkodzeniu.

Umowy mogą być — jak wiadomo — jednostronne lub dwustronne, czyli bezodpłaty i za odpłatą, stosownie do tego, czy jedna strona czyni pewną obietnicę, przenosi na siebie wzajemnie swe prawa i każda ze stron wzajemnie je przyjmuje.

Wiadomo, że wymogami ważnych umów są:

1) zdolność osób do działań prawnych,

2) prawdziwe zezwolenie na umowę, uczynione swobodnie, dokładnie i zrozumiale, bez przymusu i bez wprowadzenia drugiej osoby w błąd przez fałszywe przedstawienie, oraz

3) możność świadczenia rzeczy możebnych i dozwolonych.

Umowy mają być zatem zawierane słownie lub na piśmie, sądownie, lub pozasądownie, przy świadkach lub bez nich.

Dyrekcje okręgowe kolei państwowych zawierają w najogólniejszym tego słowa znaczeniu umowy o kupno, umowy najmu i dzierżawy i umowy najmu

usług. Nadto Dyrekcje zawierają odpłatnie umowy cywilno - prawne z władzami państwowemi, urzędami, względnie przedsiębiorstwami (monopolowemi) państwowemi przy przekazywaniu im objektów skarbowych, znajdujących się na terenie P. K. P. W myśl bowiem rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 29 listopada 1930 r. Dz. U. R, P. Nr. 82 par. 641 został wyodrębniony z ogólnego majątku Skarbu Państwa cały majątek, oddany przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe" — a przedsiębiorstwo to stanowi odrębną własność prawną.

Umowy te zawiera się w formie protokołów, zdawczo - odbiorczych, sporządzonych przy współudziale przedstawicieli zainteresowanych władz, względnie przedsiębiorstw (monopolów) państwowych.

Również „sui generis" są umowy, zawierane przez Dyrekcje O. K. P. w myśl przepisów mieszkaniowych Nr. A. 7., zatwierdzonych Rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 grudnia 1929 Nr. 1/01420/1/29 (Dz. U. M, K. Nr, 1 z r. 1930 poz: 1.

Umowy te są zawierane przy najmie mieszkań **służbowych** pracownikom kolejowym w budynkach w formie protokołów zdawczo — odbiorczych a przy najmie mieszkań **skarbowych** w formie umowy najmu.

Wzory tych umów są specjalnie ujęte w wyżej przytoczonych przepisach i stanowią jednolite, bardzo ważne dla sprawności administracyjnej uregulowanie sprawy zawierania tego rodzaju umów.

Do rzędu typowo najliczniej zawieranych umów należą umowy najmu i dzierżawy placów kolejowych i to tak samych placów na skład materjałów wzgl. dostęp do torów kolejowych, jakoteż placów pod budowę magazynów drewnianych i murowanych, gruntu pod układanie rurociągów na urządzenie kabli ziemnych wysokiego napięcia, pod stacje benzynowe i t. p. — oraz umowy o wydzierżawienie starоużytecznych materjałów nawierzchni wąskotorowej.

Jako najczęściej zawierane umowy najmu usług są umowy wszelkiego rodzaju na wznoszenie budowli na terenie P. K. P., dostawy materjałów, potrzebnych Kolei, dostawy i montażu konstrukcji żelaznych dla mostów oraz na wykonywanie robót przez różnych przedsiębiorców dla celów kolejowych.

Następnie do rzędu licznie zawieranych umów należą umowy o dzierżawę przedsiębiorstw zarobkowych, jak dzierżawę restauracji kolejowych, bufetów i przechowalni bagażu.

Umowy te są pewnego rodzaju umowami ramowemi, których wzór jest zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji pismem z dnia 29 maja 1925 r. Nr. 1/7414/4a/25.

Umowy te ulegają w miarę potrzeby i w toku właściwości zastosowania pewnym modyfikacjom. Tak n. p. pismem M. K. z dnia 17 grudnia 1928 r. Nr. 1/19133/2/28 (Dziennik Urzędowy M. K. Nr. 1. z dnia 1 lutego 1929) zmieniono art 4. tej umowy ramowej na dzierżawę przedsiębiorstw zarobkowych w ten sposób, że za samo uchylenie terminu wpłacania czynszu dzierżawnego opłaca dzierżawca procenty w wysokości 15 procent od sta od przypadającej od niego sumy. Nie są to jednak odsetki zwłoki, lecz kara konwencjonalna za zwłokę z opłatą czynszu, a wysokość owej kary (15 procent) oblicza się od kwoty, z którą dzierżawca zalega bez względu na czas, przez który z nią zalega.

Modyfikacja zatem przytoczonego wyżej artykułu opiewa: „Za samo uchybienie terminu wpłacenia czynszu w wysokości 15 proc. od sta, przypadającej od niego (t.j. czynszu dzierżawnego), a nie wypłaconej w terminie sumy.

Niezależnie od powyższej kary, dzierżawcy winni zapłacić **prawne odsetki** od zalegającej sumy dzierżawnej od dnia upływu terminu do dnia jej uiszczenia. czenia.

Postanowienie to — zupełnie zresztą słuszne — nakłada na dzierżawcę obowiązek opłacania 1) **kary konwencjonalnej** w wysokości 15 procent w razie uchylenia terminu wpłacenia czynszu dzierżawnego, 2) **prawnych odsetek** od zalegającej sumy dzierżawnej, licząc od dnia, kiedy dzierżawca uchylił termin wpłacenia czynszu dzierżawnego.

Również zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 lipca 1929 r. Nr. I 11902/2/29 uzupełniono jeden artykuł umowy ramowej w ten sposób, iż wstawiono tam nowy ustęp, który brzmi: „dzierżawca obowiązuje się sprzedawać w bufecie przedewszystkiem towary pochodzenia krajowego i to w dobrym gatunku" — przyczem Dyrekcja ma prawo zastrzec w umowie żądanie usunięcia ze sprzedaży towarów zagranicznych.

c. d. n.

„RYTM ŻYCIA"

Istnieją pisarze do gazet i dziennikarze. Biuraliści prasy i opętani przez nią.

Są artyści i robotnicy prasy.

Statystyka zawodowa wrzuca ich do jednego kotła. Psychotechnika niema sposobu odróżnienia ich.

Postawmy dziennikarza przed huczącą maszyną rotacyjną. Nie staje się wzniosłym? A więc nie jest dziennikarzem! Postawmy go przed parowozem pociągu pospiesznego, który dzwoni przez wentyle białą parą nieokiełzanej siły. Nie tętnią mu pulsa? A więc nie jest dziennikarzem!

Ciekawe, że nie wszyscy wiedzą: W dzienniku przejawia się ruch. Człowiek gazety, drgający życiem, namiętny dziennikarz, jest fanatykiem ruchu.

Czy może być dziennikarzem, kto jako chłopiec nie marzył o zostaniu maszynistą, lub kapitanem okrętu? Wykluczone!

Jest pewna romantyka dziennika: równocześnie wszystkie wstęgi szyn, wszystkie druty, wszystkie fale eteru przez naszą pracownię, więcej, przez nasz mózg przechodzą. Gdy piszemy, dudni w nas rytm pośpiesznych maszyn drukarskich... pośpiesznych pociągów... pośpiesznych parostatków...

Dziennik wymaga ruchu, jest niedopomyślenia bez niego. Urodził się z ruchem, wychował, stał się jego częścią. A właściwie jego duszą!

Dziennik wymaga ruchu: toczącego się koła po błyszczącej szynie, wirującej śruby w pieniącej się toni, huczącej, skrzydlatej śmigi. Do wszystkich! Przez wszystko! Dla wszystkich.

Zamarła ulica, wyłączony okręt; drut, nie ożywiony iskrą: to wszystko wyrzuca prasa ze swego orga-

PROJEKT NOWEJ PRAGMATYKI...

Kogoż ciągle los dotyka — naturalnie urzędnika, — więc też nowa pragmatyka — to najnowszy jest bicz — niech za wiele znów nie bryka — do wojskowej niech przywyka — dyscypliny naczelnika — krzyczże sobie, wyj, lub rycz! —

Nowe nad nim wiszą chmury — pocóż mu emerytury — na co? pyta poraz wtóry — ze zdziwieniem wielkiem Rząd — gdy wysłużył swoje lata — zagrają mu tra-ta -ta-ta — jakżeż budżet się załata — za cóż płacić mu i skąd?!

Pocóż dawać te dodatki — tu na żonę, tam na dziatki — na wydatki, czy na szmatki — kazałże się żenić kto? — czemuż zbłaźnił się sromotnie — niechby sobie żył samotnie, — wnet więc się dodatki potnie — na zieloną trawkę wjo! —

Etat? Poco te etaty, — co dla Państwa niosą straty? — dobre było to przed laty — teraz przesąd to jest ot... — służba nie jest aby użyć, — poco dużo tu bajdurzyć, — gdy ci już zadużo służyć — wolna droga jest pod płot! —

Awans szybki, czas i na to, — teraz ciepło, ładnie, lato — zwlekaj więc z zapłatą, ratą, — i spacery sobie rób — na cóż teraz wyższa grupa, — zbieraj szczaw, to dobra zupa, — (tak cię mają za jołupa) — groch, fasola, pęcak, bób! — Po tem jadle się nie bryka! — Wiwat nowa pragmatyka, — piękna dola urzędnika, — schowaj na dnie serca bunt, — pracuj człeku w pocie czoła, — patrz dokoła w jarzmie woła, — obowiązek zawsze woła....

myślą o nas, a to grunt!

Mieczysław Terlecki

KOMUNIKAT PRASOWY

Tow. Kolonij letnich prac. warsz. Dyr. K. P.

Kolonje letnie dla dzieci kolejarzy.

Towarzystwo Kolonji Letnich Pracowników Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych rozpoczęło już sezon swej corocznej pracy, najbardziej intensywnej w okresie letnim. Przedewszystkiem więc T. K. L. organizuje kolonje dla dzieci w **Aleksandrowie Kujawskim** i **Makowie Podhalańskim.** W Aleksandrowie Kuj. we własnych nowocześnie urządzonych i wyposażonych gmachach znajdą opiekę i kurację dzieci kolejarzy, potrzebujące leczenia kąpielami solankowemi.

W ciągu czerwca Kolonja w Aleksandrowie Kuj. dostępna będzie dla dziewcząt i chłopców do lat 5-ciu, które mogą pozostać pod opieką matek — i dla dziewcząt i chłopców od lat 6 do 18, któremi opiekować się będzie personel Towarzystwa.

W lipcu Kolonja w Aleksandrowie Kuj. dostępna będzie wyłącznie dla chłopców, zaś w sierpniu wyłącznie dla dziewcząt.

W pięknie położonym, w okolicy Podkarpackiej, Makowie Podhalańskim, zorganizowało Towarzystwo Kolonję letnią dla dzieci, potrzebujących górskiego klimatu. W lipcu r.b. z kolonji w Makowie Podhalańskim korzystać będą mogły wyłącznie dziewczęta, w sierpniu chłopcy. Dzieci, chcące uczestniczyć w kolonjach letnich, muszą być badane przez kolejowych lekarzy rejonowych i to na kolonje czerwcowe dnia 23 maja, lipcowe dnia 15 czerwca, zaś sierpniowe dnia 1 lipca. Podanie do Zarządu T. K. L. należy dostarczać bezpośrednio do Centrali w Warszawie, Aleja Jerozolimska 6 m. 7. względnie do Zarządu Kół prowincjonalnych w Pruszkowie, Piotrkowie, Częstochowie, Sosnowcu, Kutnie, Włocławku, Łodzi Kaliskiej i Siedlcach.

Szczegółowych informacyj udziela Centralny Zarząd T-wa lub też Zarządy Kół prowincjonalnych. Pozatem szczegóły, dotyczące wyjazdów dzieci i warunków, na podstawie których dzieci mogą być przyjmowane na kolonje, zawierają specjalne plakaty, wydane przez T-wo, a rozwieszone w biurach kolejowych, na stacjach, w warsztatach.

Opłata za miesięczny pobyt dziecka na kolonji w Aleksandrowie Kuj. wynosi zł. 42.50, zaś na tej samej kolonji wpłata za dziecko do lat 5 wraz z matką wynosi zł. 75. Za miesięczny pobyt dziecka w Makowie Podhalańskim wnieść trzeba opłatę w wysokości zł. 34. W ten sposób za skromną opłatą, kilkaset dzieci kolejarskich będzie mogło spędzić wakacje pod troskliwą opieką lekarską i wychowawczą w pięknie położonych kolonjach Towarzystwa.

nizmu, jako zmarniałe i anemiczne. Prasa żyje przecież ruchem.

*

Czy ruch potrzebuje prasy?

Pytajcie uczonych, co pozwala materji pokonać czas i przestrzeń. Zapytajcie tych, co za miljony myślą i tworzą, czy mogliby wyrzec się ruchu, nie rezygnując z przemawiania do miljonów, nie głosząc im swej prawdy. Czy mogliby zapoznać miljony ze swemi odkryciami i rozwojem dzieła? Zapytajcie ich, czy zebraliby plon swych myśli, gdyby nagle ogłuchła prasa i wykluczyła komunikowanie się uczonych. Czy istnieje jaki czynnik, który opasując i łącząc swiat, potrafiłby tak daleko echo ponieść, tak wszechświatowy dać rezonans, jak prasa?!

Ale zapytajcie też siebie samych, czy prasa nie stanowi treść tego, co „ruch" oznacza. Ruch: to umożliwienie wymiany. Ruch: to połączenie oddalonych. Ruch: to znajomość wydarzeń.

Lecz to łączy Was ze światłem na skromnej stronicy dziennika — i to tak z najbliższem otoczeniem, jak i z przestronną dalą — że prasa codziennie daje wam obraz całości. Zaprawdę: to jest ruch w najsubtelniejszej formie.

Tak: Dziennik łączy nas z kulturą. Ostatni wyraz kultury: intensywność życia. Miljony schodzą się na ubitych drogach kontynentu i srebrnych taflach oceanów. Na stronie dziennika jednak zawarty jest cały świat, treść wszechświata, wszechświat sam.

*

Mówcie, co chcecie: Ludzkość zależną jest od posiadanych gazet i parowozów. I czy ktokolwiek z nas może kląć olbrzymie tempo, które podnieca w nas okręt pod pełną parą lub zawrotny prąd: tu, a nie gdzieindziej leży rytm naszego życia.

A życie jest przecież tak piękne...

FINANSOWANIE KONSUMCJI

(Ciąg dalszy).

Finansowanie konsumcji jest bardzo młodą bo powojenną formą kredytu. Zobaczymy, jak rozwijało się ono w Ameryce i Niemczech.

W rozdziale V. „Metody finansowania konsumcji w Ameryce“ omawia autor trzy rozmaite sposoby stosowania kredytu konsumcyjnego i trudności tego kredytu. Wady tego kredytu są następujące: techniczne trudności do zorganizowania, duży procent ryzyka od innych form kredytu, większe koszta administracyjne dla zabezpieczenia i ściągnięcia należności, przeważnie drobnych (koszta związane z wywiadem o stanie kredytowym kljentów, z ubezpieczeniem towaru sprzedanego, ze ściąganej należności ratalnej, z reposesją t. j. egzekucyjnem przejęciem własności). I tak wedle obliczeń Seligmana straty w handlu ratalnym fortepianami wynoszą około 6 % p. a. od kwot kredytowanych. Procent reposeji, przy sprzedaży samochodów z zaliczką 1/3 ceny kupna wynosi w Ameryce przeciętnie 1 3/4 % przy sprzedaży z zaliczką 1/4 ceny kupna — 3.8%, przy sprzedaży z zaliczką poniżej 1/4 — procent ten wzrasta nawet do 11%. Nic dziwnego że ciężary finansowania konsumcji w Ameryce (kraju o najtańszej walucie) są stosunkowo wielkie. W dziale automobilowym wynoszą one łącznie z ciężarami asekuracji od 26.7% do 38.15% sum kredytowych. W niektórych innych działach koszta te są większe. Jednakże w miarę udoskonalenia młodego jeszcze systemu finansowania konsumcji procent strat zmniejszenia się, a tem samem koszty z oprocentowania tego kredytu również okazują tendencję spadku.

Istnieją w Ameryce trzy metody finansowania konsumcji: pierwszy wcześniejszy, system regresu (recourse system), drugi system nieodpowiedzialności (non recourse system) i trzeci pośredni t. zw. metoda odkupu (repurchase methode). — W pierwszym systemie kupiec sam bada zdolność kredytową konsumenta, udziela mu kredytu a zobowiązanie ratalne swych klijentów wraz ze swem żyrem ceduje towarzystwu finansowemu, które otrzymuje stosunek kredytowy z kupcem na jego odpowiedzialność i o ile kupiec udziela tego kredytu ostrożnie. W wypadku reposesji sam kupiec przejmuje i sprzedaje towar.

W drugim systemie stan majątkowy konsumenta bada towarzystwo finansowe i ono udziela kredytu w sklepach, finansowanych przez dane towarzystwo finansowe, które również zajmuje się ściąganiem rat i reposesją towarów oraz jego sprzedażą w związku z reposesją. Wadą tego systemu są wysokie koszta wywiadu stanu majątkowego klijentów i dlatego system ten jest mniej rozpowszechniony, zwłaszcza po krachu tow. finansowego „Hare and Chase“).

Trzeci system spotykany tylko w handlu samochodami, zbliżony jest do drugiego systemu, jednak kupiec sam w wypadku reposesji przejmuje samochód od tow. finansowego i sam dokonuje jego sprzedaży. W r. 1925 liczba towarzystw finansowych wynosiła 1700, a sprzedaż ratalna doszła do 75% ogólnej sprzedaży samochodów. Według obliczeń prof. Hirscha wartość ratalnej sprzedaży wynosiła w r. 1925 6 1/2 miljarda dol., przy ogólnych obrotach detalicznych na sumę 34 miljardów dolarów. Według obliczeń ekonomisty amerykańskiego Ayres'a wartość sprzedaży ratalnej w r. 1925 wynosiła 5 3/4 miljardów do. Prof. Seligman koryguje tę cyfrę przyjmując detaliczną sprzedaż ratalną w r. 1925 na 4 1/2 miljardów dol. zaś wartość kredytu konsumcyjnego (po uwzględnieniu zaliczek i spłat) na 2.067 miljonów dol. Ponieważ według obliczeń Seligmana wartośc ogólnej sprzedaży detalicznej wynosiła w r. 1925 około 38 miljardów dol. przeto 12 pr. ogólnej sprzedarzy detalicznej wszystkich dóbr w Stanach Zjednoczonych następowało na raty. Świadczy to o olbrzymiem rozpowszechnieniu systemu finansowania konsumcji w Ameryce.

Jako nadbudowa tych towarzystw finansowych miał powstać bank redyskontowy „American Redisconnt Corporation“ z kapitałem 31.5 miljonów dol., zorganizowany na wzór systemu „Federal Reserve Bank“.

Rozdział VI. poświęca autor finansowania konsumcji w Niemczech, gdzie w r. 1926 założono tow. finansowe „Kundenkredit G. m. b. H.“ w Królewcu na wzór systemu nieodpowiedzialności w Ameryce (czeki towarowe).

Oprocentowanie wynosiło 1% salda miesięcznego. Oprócz tego kupiec płacił 5% dyskonta przy realizowaniu czeku w tow. finansowem. „W pierwszym roku „Kundenkredit“ miał obrotu 1 1/2 miljona marek i 8000 klientów, rekrutujących się przeważnie ze sfer urzędników państwowych i prywatnych.“ Artykuły spożywcze, towary jubilerskie były wykluczone ze sprzedaży. Inne towarzystwa jak „Kaufkredit G. m. b. H.“, „Citag“, „Kundenkredit Gesellschaft Deutscher Einzelhändler“, „Frankfurter Allgemeine Versicherungs A. G.“ ledwo wegetowały lub upadały. Jako przyczyny podaje autor: „niski poziom dochodów, niska stopa konsumcyjna szerokich rzesz ludności w Niemczech. Ponadto wysokie koszta kapitału w Niemczech, drobne kwoty udzielanych kredytów, dochód niewiele przekraczający minimum egzystencji wolne od egzekucji, wysoki stan bezrobocia czyniły koszta finansowania konsumcji specjalnie drogie.

W VII rozdziale przeprowadza Dr. Zweig „analizę wpływu finansowania konsumcji na gospodarstwo społeczne“. Chcąc uzyskać podstawę do wniosków praktycznych rozpatruje autor statycznie wpływ finansowania konsumcji na a) konsumcję, b) oszczędność, c) produkcję, d) kredyt, e) wymianę oraz f) falowania konjunktur.

Ad a) Konsumcja globalna (t. znaczy ogólne roczne wydatki konsumcyjne ludności) wzrasta w pierwszym okresie finansowania konsumcji, w dalszych zaś okresach (spłaty rat)wraca do pierwotnego poziomu. Oczywista rzecz, że autor analizując rzecz statycznie nie uwzględnia równocześnie wpływu finansowania konsumcji na produkcję tj. wzrostu dochodów ludności, ani nie uwzględnia jakiejkolwiek zmiany w sumie oszczędności lub w sumie obiegu środków pieniężno-kredytowych.

Ad b) W badaniu abstrakcyjnem dochodzi autor do wniosku, że finansowanie konsumcji ujawnia tendencję uszczuplenia globalnej oszczędności przez skrócenie okresu oszczędzenia (długi okres ubezpieczeniowy traci na rzecz krótszego oszczędzania dla nabycia np. jakiegoś przedmiotu), ujawnia tendencję w kierunku przesuwania oszczędności z formy pieniężnej w sferę mniej wartościowej oszczędności towarowej oraz ze sfery dóbr produkcyjnych w sferę dóbr konsumcyjnych.

C. d. n.

ENCYKLOPEDJA O KOLEJNICTWIE

„Koleje żelazne, drogi lądowe, na których lokomocja odbywa się po szynach żelaznych, dzieło XIX wieku. Wozy, poruszane na szynach przy pomocy koni (koleje konne), budowano w kopalniach angielskich już na początku XIX wieku. Po wynalezieniu przez Jerzego Stephensona (1825) lokomotywy parowej, stały się koleje jednym z najważniejszych środków lokomocji, który z czasem przezwyciężył największe trudności techniczne i osiągnął olbrzymie znaczenie w życiu gospodarczem, politycznem, społecznem, w dziełach wojskowych. Istnieją koleje górskie, napowietrzne, podziemne, i t. d., a w ostatnich czasach powstały koleje elektryczne.

Pierwsze linje kolei parowych powstały w 1830 r. w Anglji (Liverpool-Manchester) i Stanach Zjednoczonych Am. Płn. (Baltimore-Ohio). W Niemczech w 1835 r. (Norymberga-Führth), w Austrji, Francji i Rosji w 1838 r. na ziemiach polskich tak zwaną Kolej Warszawsko-wiedeńską otwarto dla ruchu w 1845 roku.

Koleje osiągnęły początkowo prędkość 30 kilometrów, obecnie pociągi pospieszne we Francji i Anglji robią 90-100 km. na godzinę, nieco mniej w Niemczech (78,7 km.) w Stanach Zjednoczonych prędkość pociągów jest naogół mniejsza, jednak pociąg pospieszny Canden-Atlantic City przebywa 109 km. na godzinę. W Polsce najszybszy kurjer Warszawa-Kraków idzie ze średnią prędkością 75 km. na godzinę. Istnieją różnice w szerokości toru w poszczególnych krajach, co zmusza do przeładowywania towarów lub stosowania wagonów z rozsuwalnemi osiami. Najszersze tory (1.676 mm.) mają Hiszpanja, Portugalja, Argentyna, Indje Bryt i wyspa Cejlon, nieco węższe (1.601 mm.) — Irlandja i Wiktorja (Australja); w Rosji, Estonji i na Łotwie szerokość toru wynosi 1.524 mm. w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej i Meksyku — 1.448 mm., we Francji 1.445 mm., w Anglji., Szkocji, Belgji, Niemczech, Austrji, Szwajcarji, Włoszech, Jugosławji (z wyjątkiem Bośni), Polsce, Czechosłowacji, Rumunji, Bułgarji, na Węgrzech, w Turcji, w Kanadzie, Chinach, Syjamie, i N. Płn. Walji (Australja), szerokość toru wynosi 1.435 mm., w Unji Północnej Afryki, Sudanie, Japonji, Wenezueli, Nowej Zelandji, w Queensland i Australji zachodniej — 1.067 mm.; kolej Mekkańska (Syrja, Palestyna, Hedżas) ma tor szerokości 1.050 mm., w Brazylji i Indochinach — 1.000 mm., w Bośni (Jugosławja) — 760 mm. Najwęższą jest kolej Escadale Railway w Szkocji Północnej o szerokości toru 381 mm. „Normalnym“ jest zwany tor najwięcej rozpowszechniony, niewymagający przeładunku (różnica niewielka), którego szerokość wynosi od 1.435 do 1.445 mm.; koleje o szerszych torach są zwane szerokotorowemi, węższe — wąskotorowemi.

Obecnie pierwszych jest 12 proc., drugich 14 proc. Pod względem ilości torów przeważają koleje jednotorowe; w Anglji ilość kolei dwutorowych wynosi 56, w Belgji 50, we Francji 44, w Niemczech 40, w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej 10 proc.

Sieć kolejowa jest najwęższa w Europie zachodniej i Zachodnich Stanach Ameryki Północnej, innemi obszarami o gęstej sieci są pozostałe części Europy. Indje Bryt., Unja Południowej Afryki, Argentyna i Australja zachodnia.

W 1913 na 100 km^2 wypadało w Europie średnio 3·5 km kolei, w Ameryce (jako całość) 1·45 km., w Azji 0·243 km.. w Afryce 0·15 km., w Australji 0·8 km.; na 100 km^2 wypadało wówczas w Belgji 29 km., w Anglji 12 km., w Niemczech 1·8 km., we Francji 9·5 km., we Włoszech 6·1 km., w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej 4·4 km.; w Polsce (1922) przypada 4·1 km. na 100 km^2.

Sieć kolejowa coraz bardziej opasuje ziemię, możliwą już podróż koleją z Lizbony do Pekinu, wkrótce będzie możliwa do Hongkongu, nawet do Singapore. Do najdłuższych linij kolejowych należą koleje: syberyjska (5.062 km), północno-amerykańskie i kanadyjskie, transandyjska w Ameryce Południowej, bagdadzka i transaustralijska (1.693 km). gdzie kolej nie zatrzymuje się na odcinku, mającym 563 km, gdy w Europie zachodniej średnia odległość między stacjami wynosi 3 km, w Rosji wschodniej — 42 km. Długość linij kolejowych wynosiła ogółem w 1830 r. 300 km, obecnie wynosi 1,196.260 km, z czego na Europę przypada 370.119 km, na Azję — 119·185 km, na Afrykę — 53·386 km, na Amerykę Północną —

BŁOGOSŁAWIONE SKUTKI ABSTYNENCJI W FINLANDJI.

Przed 70 laty Finlandczycy słynęli jako najwięksi pijacy w Europie. Energiczna jednak praca abstynentów tak cudownie wyleczyła ludzi z zabójczego nałogu, iż naród ten stał się wreszcie najtrzeźwiejszym w Europie.

W r. 1918 Finlandja oderwała się od Rosji, tworząc samodzielną republikę i wówczas ogłoszono bezwzględny zakaz wyrobu, sprowadzania i handlu alkoholem, z wyjątkiem zużycia na cele medyczne, przemysłowe i naukowe. „Liga prawa zakazu“ (używania alkoholu) liczy już 500.000 członków i wydaje własny tygodnik, energicznie zwalczający alkoholizm.

Obecnie Finlandja jest krajem w Europie, posiadającym zupełny zakaz używania trunków. To też w porównaniu z czasami przedwojennemi nastąpiła tutaj wielka poprawa stosunków.

Życie ogółu przybrało zupełnie inny, przyjemniejszy i więcej pokojowy wygląd. Szczególnie stan robotniczy wzbogacił się, ludzie ubierają się o wiele lepiej i nigdy nie powodziło im się tak dobrze, jak obecnie.

Zdrowotność także znacznie polepszyła się, gdyż liczba zgonów obniża się coraz więcej. W bankach zwiększają się wkłady, wszędzie panuje godna podziwu przedsiębiorczość i zadowolenie. Zakaz używania alkoholu przyniósł już tyle dobrego, iż napewno nigdy nie będzie odwołany. *K. Kw.*

* * *

P. S. Proszę porównać powyższy artykuł, drukowany w sierpniu ub. roku w miesięczniku „Trzeźwość“ w Warszawie z nowelką pod tyt. „Polska kraina abstynentów“ zamieszczoną w Nrze 9 naszego Czasopisma, którą to nowelkę napisano w 1925 r. Zadziwiającem jest, jak przewidywania autora nowelki z przed 5 laty dokładnie spełniły się w Finlandji. *Red.*

Stacja Wilno

WPan Stanisław Dobrzyński

Używanie poczty kolejowej dozwolono Reskryptem M. K. nr. 378|25.

Wysyłający „Czasopismo" winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był dla rozdawcy widoczny.

527.762 km, na Amerykę Środkową — 9.916 km, na Amerykę Południową 83.396 km, na Australię i Oceanję — 46.304 km."

Do informacyj przylegają ciekawe zestawienia cyfrowe i statystyczne, oraz tabele.

Powyższy ustęp odpisano z najlepszej obecnie w Polsce „Ilustrowanej Encyklopedji Trzaski, Ewerta, Michalskiego." Encyklopedja ta wyszła pod redakcją dra Stanisława Lama, a opracowana jest przez wybitnych uczonych polskich. Całość obejmuje 5 tomów, wiele rycin, tablic i barwnych map. Cena 390 wzgl. 440 złotych zależnie od oprawy.

Kogo tylko stać, winien posiadać to piękne dzieło, o nadzwyczajnej wartości wewnętrznej. Jak zbadano, w konkretnych wypadkach Wydawnictwo udziela kredytu miesięcznego. Adres: Warszawa, Krak. Przedmieście 13, gmach Hotelu Europejskiego.

W miesiącu marcu b. r. poniósł **Okręg gdański** niepowetowaną stratę przez śmierć długoletnich członków Koła gdańskiego w osobach kol. kol. ś. p.

Adama Bałłabana,

naczelnika Kasy dyrekcyjnej oraz

Zygmunta Malinowskiego,

technika Wydz. drog. D. O. K. P. Gdańsk.

W obu Zmarłych straciliśmy **bardzo zacnych i obowiązkowych Kolegów.**

Cześć Ich pamięci!

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych".

PISMO REDAGUJE KOMITET.

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, telefon 49-89. — Konto czekowe: P. K. O. Nr 152.887.

Drukarnia Kresowa — Lwów, Mochnackiego 48. Telefon: 92-46. Redaktor odpowiedzialny: **Wacław Łukaszkiewicz.**